نهر النيل والشخصية المصرية

دكتور
يحيى مرسى عيد بدر



تليفاكس : ٥٤٠٤٤٨٠ - الإسكندرية

نهر النيل والشخصية المصرية

دكتور

يحيى مرسي عيد بدر

أستاذ الأنثروبولوجيا المساعد

قسم الاجتماع - كلية الآداب

الطبعة الأولى

2013م

الناشر

دار الوفاء لدنيا الطباعة والنشر

تليفاكس - 5404480 - الإسكندرية

إهـــداء

❁ إلى الوجوه السمراء سُمرة أرض مصر

❁ إلى السواعد القوية التي تُجدِّف ليل نهار

❁ إلى من ارتوت الأرض بعرقهم وهم يتحدون الشمس

❁ إلى من يمثل قاع السفينة فراشهم والسماء غطائهم

❁ إلى عمال سفن ومراكب النقل النهري في مصر

أهدي هذا الكتاب

تصديـــر

لقد مثَّل نهر النيل على طول تاريخه لغزًا كبيرًا على المستويين المحلي والعالمي، ويبدو ذلك من خلال دراسات المؤرخ اليوناني هيرودوت والإمبراطور الروماني نيرو اللذان حاولا الوصول إلى منابعه في إفريقيا .

كما ظهرت الأساطير المختلفة عن النيل ومنابعه وانتهت إلى أن منابع النيل هي أرض الحديد والذهب والفضة، كما قام العديد من البحارة بمحاولة معرفة سرَّه .

وظهرت العديد من المُسميات لنهر النيل، فقد كان المصريون القدماء يعبدونه باعتباره إلهًا للخير ويطلقون عليه اسم حابي Hapi، وفي بعض الأحيان كان يسمى لديهم البحر والنهر العظيم، كما كانوا يطلقون على فروع النيل في الدلتا أسماء مختلفة مثل "مياه بتاح" أو "مياه آمون" أو النهر الغربي .

ويذكر سميث في قاموس الجغرافيا عند اليونان والرومان أن كلمة نيلوس Nilus ذات أصل عبري وربما انتقلت إلى الإغريق عن طريق الفينيقيين، كما أن العبرانيين أطلقوا على النيل اسم "تاحال ميزرايم" Nhal Misraim أي نيل مصر . وذكر هايد Hyde أن الأقباط أطلقوا على النهر اسم " إيرو " I' ero أي العظيم وهو استمرار للاسم المصري القديم، كما جاء في اللغة العبرية اسم النيل " سينهور " أي الأسود .

كما ذكر " ديو دور " أن نهر النيل كان يطلق عليه " إيتوس " Aetus أي النسر لأن مياهه تتدفق بقوة، وذكر أن النيل يطلق عليه اسم "أوتيانوس " وهو اسم البحر المحيط بالكون . وقد أشار " هوميدوس " إلى النهر باسم " إيجيبتوس " Aegyptos في ملحمة الأوديسة عندما تحدث

عن رحلة مينلاوس الذي تقاذفته الرياح مما جعله يزور بلادًا كثيرة ومنها مصر حيث قال : " سفني مكثت في نهر إيجيبتوس " .

وينبع نهر النيل من أواسط إفريقيا ويصب في البحر المتوسط عابرًا تسع دول إفريقية وهي بوروندي ورواندا وتنزانيا وكينيا وأوغندا والكونغو وأثيوبيا والسودان ومصر .

ويبلغ طول نهر النيل 6825 كيلو مترًا ومساحة حوضه 2,9 مليون كيلو متر مربع . ويختلف إيراد النهر السنوي من عام لآخر طبقًا لكميات الأمطار، ويبلغ متوسط الإيراد السنوي عند أسوان حوالي 84 مليار متر مكعب من المياه سنويًا .

وتتكون مصادر نهر النيل من ثلاثة أحواض رئيسية وهي :

1- حوض الهضبة الاستوائية : وهي أكثر المناطق عمقًا وتقع داخل حدود كينيا وأوغندا وتنزانيا والكنغو ورواندا وتتكون من مجموعة من البحيرات والأنهار والروافد وهي بحيرة فيكتوريا وبحيرة البرت وبحيرة إدوارد وبحيرة تنزانيا وبحيرة كيفو .

2- حوض بحر الغزال : ويقع في الجزء الغربي من السودان وهو منخفض كبير ومنطقة مستنقعات ضخمة، وهو يتكون من مجموعة من البحار الصغيرة مثل بحر الغزال وبحر العرب وبحر لول .

3- حوض الهضبة الاستوائية : وهي تمثل أهم منابع النيل إذ تمد النيل، عند أسوان بنحو 85 % من متوسط الإيراد السنوي للمياه، لذلك فإن أثيوبيا تشكل أهمية كبيرة للأمن المائي المصري .

ويضم نهر النيل فرعين رئيسيين هما النيل الأبيض والذي ينبع من بوروندي والنيل الأزرق الذي ينبع من مرتفعات الحبشة .

ويتميز حوض النيل بتنوعه الجغرافي الكبير، وليس هناك نهر في العالم ينبع من البراكين والجبال التي تكسوها النباتات الجليدية ويصب في

صحاري جرداء، كما توجد بالنيل الأزرق أو حوله العديد من الحيوانات مثل فرس النهر والأفيال والظباء والخراتيت وغيرها، كما أن جزءًا كبيرًا من الحيوانات البرية المفترسة قد اتت من شلالات المرشيزون Murchison بالقرب من أحد منابعه، كما تهاجر الآلاف من الطيور الأوروبية والأفريقية بطول النهر . وفي فصل الخريف تموج ضفافه بالطيور الكثيرة حتى أنه يتعين عليها أن تنتظر دورها في الهبوط مثل الطائرات، كما أن ضفتي النهر تعتبر مكانًا جميلاً ومجالاً للبناء حيث تم تشييد العديد من السدود عليه ومن أكبرها وأشهرها السد العالي بمصر .

وتزداد أهمية نهر النيل في الوقت الحاضر وتدور حوله العديد من المناقشات بين المواطنين والساسة حول كيفية استخدامه وإدارته، فهو مصدر مياه الشرب وري المحصولات الزراعية كما يشكل مصدرًا للقوة .

وقد كان لنهر النيل فضل كبير في نشأة ونمو العديد من الحضارات الإفريقية وتعيش حوله العديد من القبائل . ففي البدايات الجنوبية من النيل تعيش قبائل الهوتو Hutu والتوتسي Tutsi والتوا Twa، والصيادين ومزارعو البانتو ورعاة الهيما Hima على المنحدرات والأودية المليئة بالتلال الخضراء، ولهم أصول مختلفة ويتحدثون العديد من اللغات ولكل شعب نظامه الاقتصادي وثقافته الخاصة .

وقد أثر نهر النيل على كل جوانب حياة المصريين منذ عهد الفراعنة حتى في ملامحهم الفيزيقية والتشريحية، وتذكر بعض الدراسات أن المصريين القدماء كانوا من الحاميين المصاهرين للغلاً والصوماليين المختلطين بالساميين المهاجرين إلى الدلتا الشرقية وكانت لديهم أعناق طويلة وأنوف آسيوية مختلطة بأنوف الزنوج الفطس وشفاههم الغليظة . وكان للشمس والنيل أثر غي تركيب المصريين القدماء . فالنيل يأتي من الجنوب والزوارق تجري فيه نازله نحو مجراه التحتاني ه‍‍ٌ أقدم الأزمان

وساعد ذلك على نقل الشعوب والرعاة . ثم وصل الساميون من الشرق مجاوزين الصحراء والبحر الأحمر تجارًا وجنودًا طوال اللحى، كما جاء من ناحية البحر شمال مصر الإيجيين والفينيقيين والفرس الذين أتوا بعد الفراعنة . وقد وجدت في النيل الأعلى هياكل عظمية للزنوج ووجدت في النيل الأدنى هياكل عظمية لآسيويين . وقد وجدت في أقدم القبور قمح مُفحم ومن المؤكد أنها جاءت من شواطئ الفرات .

وقد أمتاز تاريخ المجتمع في أرض مصر بظاهرتين أساسيتين هما: القدم والاستمرار . وحدث ذلك بفضل التضافر بين الإنسان والبيئة . كما ارتبط المصريون بنهر النيل لدرجة العبادة والتقديس ولذلك فقد عبدوه، وكانت هذه العبادة منتشرة في جميع أنحاء مصر ونقشوا على معابدهم احتفالات النيل مثل معابد الكرنك وإدفو ودندرة . وكان النيل يمثل في هذه المعابد على شكل إله طبيعي يعبدونه ويرون فيه الأقدمية والأزلية وكانوا يلقبونه بإله الخصب والأب المربي .

وكان المصريون القدماء يعتقدون أن النيل فيض من البركات الإلهية ينزل من السموات العلا إلى عالم الأرض فيكون منها الرغد والسخاء ولذلك كانوا يلقبونه باسم أب الآلهة (أنف نترو) ولم يلتفت قدماء الباحثين من المصريين إلى أسباب الفيضان لاعتقادهم أنه قدسي في تكوينه وتأثيره .

ويدين الشعب المصري بوجوده لظروفه الطبيعية والبيئية . فهو مدينًا للشمس بالقناعة ومرح الحياة ومدينًا للنيل بروح النظام والطاعة وقامت دولة جعلت من فرعون إلهًا وجعلت من العمل ضرورة ومن الري فنًا وفرض الأغنياء على ألوف الفقراء العمل اليدوي القاسي مثل أعمال الري، وتصور المصريون القدماء العالم الآخر كصورة طبق الأصل من حياتهم الدنيوية .

كما كان المصريون القدماء عمليين في تصرفاتهم إلى جانب إيمانهم بالخرافات . فعلى الرغم من أنهم كانوا يعتقدون في وجود إله للنيل إلا أنهم بذلوا أقصى جهد للسيطرة عليه، فقد تعلموا متابعة ارتفاع مياه النيل ووقت الفيضان وانحساره خلال العام، ولاحظ العقلاء منهم ارتفاع مياهه عند ظهور نجم سيريوس Sirius – وهو نجم الكلب – عند الغجر ومن هنا جعلوا ذلك اليوم هو بداية عامهم . ويوافق هذا اليوم في التقويم الحديث الثامن عشر من شهر يوليو وتوصلوا إلى أن هذا النجم يظهر من جديد بعد مرور 365 يومًا وتوقعوا أن يبدأ الفيضان في ذلك اليوم .

وقسَّم المصريون القدماء السنة إلى ثلاثة فصول، كل منها يتكون من أربعة أشهر، كما حاولوا تسجيل مستوى منسوب النهر من خلال مقاييس معينة، وكانوا يُصلُّون لكي يصل المنسوب إلى العلامة السادسة عشر، وكانت العلامة الثانية عشر معناها الجوع والثالثة عشر معناها الكفاية والرابعة عشر معناها البهجة، والخامسة عشر معناها الأمن والسادسة عشر معناها الوفرة . وعلى الرغم من الاحتياطات التي كان يتخذها المصريون القدماء، إلا أن الفيضان كان يجرف الحقول، مما يستلزم إعادة تقسيم الحقول مرة أخرى، وابتكروا نظامًا للقياس يسمى الهندسة، وأقاموا السدود والقنوات وبنوا الأهرامات وأبا الهول وطريق الكباش واستطاع المصريون القدماء قياس الفيضان وتوزيعه عند وصوله كما أقاموا عيدًا للفيضان حيث كان الناس يحضرون لتناول الطعام والشراب . ويتقدم الاحتفال موكب الكهنة الحاملين لزورق آمون رع المقدس ويتقدم تماثيل قدماء الملوك هذا الموكب وتتم الإضاءة بآلاف المصابيح، وكان يضم الاحتفال عيدًا للحب والغرام أيضًا فكان يتم الاحتفال بالنيل غاصبًا معشوقته مالكًا للأرض، وكانت ليالي الحب والقران تحيا تحت رعايته .

وفي المهرجان يتم زواج النهر الذكر زواجًا رمزيًا بعذراء تحريضًا له على إخصاب الأرض، وتكثر الأساطير التي تدور حول قدرة النيل الجنسية . وأقدم الآثار يعرض النيل جامعًا للذكورة والأنوثة ونجد صورته الذكورية في الصورة الغريبة ذات الثديين الكبيرين وبطن راب أيضًا دليلاً على الخصب .

وللنيل أثر كبير على الحياة السياسية المصرية منذ عهد الفراعنة وحتى الآن . فقد كان وجود النيل ونشأة الزراعة في مصر القديمة عاملاً هامًا من عوامل استقرارها وتقدم اقتصادها مما عرَّضها للغزو الخارجي وعمليات التسلل . ففي أيام القحط كانت جماعات من الأجانب تتسلل إلى مصر وتتوغل بحثًا عن الأعلاف لإطعام أغنامهم، كما ساهمت قوة الحكومة المركزية ونظامها البيروقراطي القوي في الحد من آثار الفيضانات العالية والمنخفضة لنهر النيل ... كما كان انتظام الدورة الزراعية في مصر القديمة أوضح منه في أي بلد آخر، وكان الناتج الجيد للزراعة دليلاً على رضا الآلهة، واستمد الفراعنة أسس شخصيتهم من إحساسهم بالأمان نتيجة احتكاكهم بالنيل .

ومن ناحية أخرى ساعد وجود نهر النيل على تقدم فنون الملاحة لدى قدماء المصريين، فقد كان لتكامل عناصر البيئة الجغرافية في وادي النيل الأدنى أثر بالغ في تقدم حركة الملاحة في النيل . فالنيل يأتي من الجنوب فيندفع تياره من الصعيد إلى الدلتا ويدفع هذا التيار سفن الملاحة في ذلك الاتجاه، إلا أن هناك عاملاً آخر هو عامل الرياح والتي تجري في اغلب أيام العام في اتجاه شمالي جنوبي أي من الشمال إلى الجنوب، وبذلك استطاع الإنسان أن يستغل قوة الريح وظهر الشراع وانطلقت السفن من الدلتا نحو الصعيد . وقد ترتب على ذلك التكامل بين جريان المياه

واتجاه الريح أن برزت لنهر النيل وظيفة أخرى وهي أنه أصبح شـــرياناً للمواصلات والترابط بين سكان الوادي والدلتا وبذلك أدى إلى وحدتها .

وخلاصة القول أنه لم يلعب نهر في الدنيا في حياة شـــعب مـــن الشعوب ما لعبة نهر النيل في حياة مصر، فهو لم يصنع نظامها المـــائي والزراعي فقط، بل أيضًا نظامها السياسي وعقيدتها الدينيـــة ووحـــدتها الوطنية . فمن أجل توحد النظام المائي وتنسيق جداول الري في الإقليم، انبعثت الوحدة السياسية المصرية وقامت الدولة المركزية وعمت الوحدة الوطنية .

وفي العصر الحديث والمعاصر برزت أهمية نهر النيل في مصر وتحولت إلى قضية سياسية بسبب زيادة عدة الـــسكان وكثـــرة المـــشاريع التنموية وبحث العديد من دول حوض النيل إلى تعديل الاتفاقيات المبرمة بما يزيد من حصصها المائية ويؤثر سلبًا على الوضع في مصر .

ولذلك فقد تم إبرام مجموعة مـــن الاتفاقيـــات المتعلقـــة بتنظـــيم واستخدام مياه النيل بهدف منع الاستغلال الضار وقد دعمت هذه الاتفاقيات روح التعاون بين دول حوض النيل وبخاصة بـــين مـــصر والـــسودان، وظهرت في هذا الإطار مجموعة من الاتفاقيات مثل بروتوكول روما عام 1925 واتفاقية عام 1929 والاتفاقية الموقعة بين بريطانيـــا نيابـــة عـــن تنجانيقا وبلجيكا نيابة عن رواندا وبوروندي والموقعـــة فـــي لنـــدن فـــي 1934/11/23، والمذكرات المتبادلة بين مصر وبريطانيا نيابة عن أوغندا في الفترة ما بين عامي 1952 – 1953، وأخيرًا الاتفاقية الموقعـــة بـــين السودان ومصر في 8 فبراير عام 1959 وذلك لضمان أقصى اســـتغلال لمياه النيل بين البلدين والتي تقوم على تأمين احتياجات مصر المائية داخل أراضيها وتقليل الفاقد من الفيضان وإنهاء فكرة الاستحواذ علـــى الأرض

وقد أدى ذلك إلى منح السودان استقلاله ومنح 48 مليار متر مكعب من المياه لمصر وأربعة مليارات للسودان وتم الاتفاق على إنشاء السد العالي.

والكتاب الراهن يمثل محاولة لمعرفة أثر نهر النيل في الحياة الاقتصادية والاجتماعية والثقافية للشعب المصري، وقام بالتركيز بالدرجة الأولى على شريحة " مهمشة " من شرائح المجتمع المصري وهم عمال النقل النهري، وبالتالي فهي تتركز في عملية النقل النهري بوسائله المختلفة سواء نقل من الإسكندرية وحتى أسوان من خلال نهر النيل، وبالنسبة لنقل الركاب تم التطبيق على محافظات البحيرة والقاهرة والجيزة من خلال إلقاء الضوء على عمل " المعدِّيات " سواء العامة أو الخاصة، وبالنسبة للسياحة النيلية تم التركيز على المنطقة ما بين الأقصر وأسوان من خلال سفن " الكروز " والتنزه بالمراكب الشراعية في المسافات القصيرة .

وكانت أهداف الدراسة متمثلة في إلقاء الضوء على نمط وأسلوب حياة عمال النقل النهري وكيف يؤثر نهر النيل على حياتهم وأنشطتهم الاقتصادية والاجتماعية والثقافية وعلى رؤى العالم لديهم وكيف ينظرون إلى الكون والزمان والمكان والمشكلات التي يعانون منها وسبل التغلب عليها والسبل الكفيلة بزيادة فعالية قطاع النقل النهري في منظومة النقل في مصر .

واعتمدت الدراسة على المنهج الأنثروبولوجي القائم على ملاحظة حياة العمال والاحتكاك المباشر بهم وملاحظة أنماط سلوكهم فقد عاش معهم الباحث أسابيع عديدة في نهر النيل ملاحظًا ودارسًا، كما اعتمد على كبار السن للحصول على البيانات والمعلومات والأنشطة التي كانت تحدث في الماضي، كما اعتمد المؤلف على مجموعة كبيرة من الإصدارات والوثائق والإحصائيات والبيانات الرسمية من الجهات ذات العلاقة ... وبالتالي فالدراسة تعتبر من الدراسات الرائدة وغير المسبوقة تعرضت

لدراسة إحدى الفئات المهمشة وإلى مهنة محفوفــة بالمخــاطر بأنواعهــا المختلفة وبالتالي يتضح تأثير نهر النيل على هذه الفئة من السكان ســواء التأثير الإيجابي أو السلبي . وأتمنى أن يضيف هذا العمل جانبًا هامًا مــن جوانب وموضوعات المكتبة العربية .

والله من وراء القصد

دكتــور / يحيـــى مرســـي
الإسكندرية – أبو قير
مساكن الضباط
في 2011/4/6 م

المقدمة

تمهيـد :

يرجع اهتمام الباحث بالنقل النهري إلى سنوات عديدة خلت منذ مرحلتي الطفولة المبكرة والمتأخرة للباحث. ففي هذه السن ولد ونشأ وترعرع في إحدى قرى محافظة الإسكندرية وهى خور شيد البحرية والتي تقع في المدخل الجنوبي للإسكندرية ويخترقها إحدى الترع الرئيسية بالوجه البحري وهى ترعة المحمودية. وفي هذه البيئة الريفية حيث كان والد الباحث – رحمه الله – يمتلك قطعه صغيرة من الأرض الزراعية – تسمى بنكيتة – تطل على ترعة المحمودية ويتم زراعتها بالخضروات المختلفة ويتم ريها " بالشادوف " أو " الطنبور " .

وكانت ترعة المحمودية آنذاك ممرًا رئيسيًا لمراكب النقل النهري الشراعية المتجهة من وإلى الإسكندرية لنقل أدوات البناء والطين والفخار وغيرها من السلع الأخرى. وكان الباحث يرى هذه المراكب وهى تسير بدفع الهواء من الشمال إلى الجنوب، وفي الاتجاه العكسي كانت تسير بدفع تيار المياه، ولكنها كانت دائمًا محملة بالبضائع، ومن ثم كان يتعين على العمال أن " يشدوها " بحبل مشترك به العديد من الحلقات، وكل عامل يضع حلقة حول صدره ويسير لعشرات بل ومئات الكيلومترات ويداه وراء ظهره وهو منحن إلى الأمام ويجاهد بمشقة بالغة " لجر " المركب هو وزملاؤه. وكانت ملابس هؤلاء العمال رثة وكانوا يمشون حفاة القدمين وكانوا نحيلي الجسد والذي لم يظهر منه إلا " العضلات " بالساقين، وكانوا رغم كل هذا يغنون ويترنمون بالأغاني " الصعيدية " التي تشد من هممهم وكانت وجوههم تتصبب عرقًا في وهج الشمس الحارقة، ولكنهم رغم كل ذلك كانت الابتسامة لا تفارق وجوههم ... وكان هذا المشهد يتكرر عشرات المرات أمام الباحث خلال سنوات طفولته وهو يتأمل حياتهم وكم المشقة التي يعانونها وكانت تدور في ذهـ. العديد من

التساؤلات والتي لا يستطيع الإجابة عنها مثل : من أي الأماكن يأتون وإلى هم ذاهبون ؟ كم من الوقت تستغرق هذه الرحلة ؟ من الذي صنع هذه المراكب وكيف تطفو وتسير فوق سطح الماء ؟ كيف يعيش هؤلاء الناس ؟ ماذا يأكلون ويشربون وكيف ينامون ؟ وهل يخافون من "جنية البحر " ؟ وهل التهمت الجنّيه بعضهم خلال الليل ؟.

وعند قرية خورشيد – وبالتحديد أمام بنكيتة والد الباحث – كانت تمر إحدى الأنابيب في قاع ترعة المحمودية – وكانت تسمى الصحارة – وكانت مرتفعة بعض الشيء عن باقي قاع الترعة . وفي شهور السدة الشتوية وانخفاض مستوى المياه كانت هذه " الصحارة " تقف حجر عثرة أمام مرور المراكب، وكان يترتب على ذلك " رسو " هذه المراكب لمدة عدة أيام في عرض ترعة المحمودية وكان ذلك بالفعل " منظرًا جذابًا " للباحث ليشاهد عن قرب حياتهم – أمامه – وهم يغتسلون ويغسلون ملابسهم في الترعة وكان يتجاذب معهم أطراف الحديث، ولا ينسى الباحث في إحدى المرات عندما نزل إلى الترعة محاولاً الوصول إليهم وكاد يغرق لولا أن أنقذه أحد هؤلاء " العمال " .

وكانت رحلات هذه المراكب أمام القرية – وغيرها من القرى الأخرى – لا تخلو من علاقات المزاح بين الأطفال وبين طاقم هذه المراكب، وبخاصة بينهم وبين المختص بتوجيه المركب الشراعي من خلال الدفة. كأن يقول الأطفال مثلاً : اذبح الخروف اللي على الدفة، فيرد بقوله أبعث أمك تأخذ رأسه " وهكذا

وبالطبع حُفرت هذه الأحداث في ذهن الباحث، بل وحفزته أن يقوم الآن – بعد حوالي أربعة عقود من الزمان – بدراسة هذه الفئة من الناس.

ولنهر النيل مكانة عظيمة في نفوس المصريين منذ فجر التاريخ، فقد أثر – ولا يزال – في شخصياتهم وأنماط حياتهم، ولولا النيل ما كانت مصر، ولذلك فقد صدق هيرودوت عندما ذكر أن مصر هبة النيل، وتعدى

أثر النيل المجال الاقتصادي إلى المجال الفكـــري والأدبـــي والموســـيقي والغنائي، وفي هذا الصدد لا ننسى الأعمال الروائية الأدبية الخالدة لنجيب محفوظ والتي تتناول النيل مثل ثرثرة فوق النيل، وكـــذلك العديـــد مـــن الأعمال الأدبية التي تحولت إلى أفلام سينمائية مثل صراع في النيل وابن النيل وثرثرة فوق النيل، وكذلك الأغاني العديدة التي تغنـــى بهـــا كبـــار المطربين تتغنى بالنيل مثل النهر الخالد والنيل نجاشي لمحمد عبد الوهاب وكذلك أغاني عبد الحليم حافظ مثل يا تبر ساير بـــين شـــطين يـــا حلـــو يا أسمر، وغير ذلك .

1- التعريف بمشكلة البحث :

موضوع هذه الدراسة هو : عمال سفن ومراكب النقل النهري في مصر – دراسة أنثروبولوجية لأثـــر النيـــل فـــي حيـــاتهم الاقتـــصادية والاجتماعية والثقافية. وهي – كما هو واضح مـــن العنـــوان – تتعلـــق بوسيلة نقل هامة في مصر وهي النقل النهري. والنقل النهـــري عمومـــاً يتميز عن وسائل النقل الأخرى بانخفاض تكلفته وقدرته على نقل الأحجام والأوزان الكبيرة ومن ثم فهو يساهم في تخفيض العـــبء علـــى الطـــرق البرية ويتسم بقلة الحوادث وانخفاض تكاليف الصيانة وتخفيـــف الآثـــار البيئية السلبية الناجمة عن استخدامه مقارنة بوسائل النقل الأخرى .

وتتركز الدراسة حول عمال سفن ومراكب النقـــل النهـــري فـــي مصر، بمعنى طاقم هذه السفن الذين توكل إليهم مهام عملية النقل النهري. ويمكن تقسيم عملية النقل النهري إلى ثلاثة أقسام وهى : نقـــل البـــضائع والتي تنقل " المنقولات " المختلفة من السلع والبضائع من أماكن الـــشحن إلى أماكن التفريغ، والقسم الثاني هو نقل الركاب من مكان لآخر عبر نهر النيل وفروعه الداخلية، والقسم الثالث والأخير يختص بالسياحة النهرية أي نقل السياح من مكان لآخر بقصد الترفيه والسياحة وقضاء العطلات.

وفي كل ذلك سوف تحاول الدراسة دراسة أثر النيل على هذه الفئات الثلاث من النواحي الاقتصادية والاجتماعية والثقافية، كما سيرد ذكره تفصيليًا في متن البحث .

2ـ الأهمية النظرية والتطبيقية للبحث :

يعتبر موضوع الدراسة من الأهمية بمكان، فهو من الدراسات القليلة جدًا والتي توفرت على دراسة هذه المشكلة. فهناك دراسات متعددة ألقت عليها الضوء بشكل أو بآخر ومن منظورات وعلوم مختلفة مثل الجيولوجيا والجغرافيا والطب والصحة العامة والتاريخ والآثار والقانون والزراعة والري والكهرباء والهندسة والثروة السمكية وغيرها.

ولكن الدراسة الراهنة – على حد علم الباحث – تعتبر أول دراسة أنثروبولوجية تتصدى لهذه القضية الحيوية، وتحاول إلقاء الضوء على هذه الفئة – المهمشة – العامة في إطار النقل النهري. وهي – من هذه الزاوية – تساهم في إثراء العلم وتعتبر إضافة هامة إلى البحوث الأنثروبولوجية بصفة عامة وفي مصر على وجه الخصوص .

ومن ناحية أخرى يعمل بالنقل النهري سواء أكان لنقل الأفراد أو البضائع أو النقل السياحي، قطاع كبير من المجتمع من مختلف الشرائح العمرية وتمثل مصدر دخلهم الاقتصادي، ولذلك فالاهتمام بهذه الوسيلة للنقل وتنميتها يساهم في خدمة هذه الشريحة الهامة المنتشرة في كل أرجاء الجمهورية سواء في الوجه البحري والدلتا أو الوجه القبلي 0 ويمثل تقييم هذا العمل والوقوف على المشكلات التي يواجهها وسبل حلها أهمية اقتصاديه هامة لهذا البحث، الأمر الذي يؤدي إلى الارتقاء بالمستوى الاقتصادي والثقافي للفئات التي تعمل بها .

3ـ أهداف البحث :

تتمثل أهداف البحث في الآتي :

أ – إلقاء الضوء علي نمط وأسلوب حياة عمال النقل النهري وكيف يؤثر نهر النيل علي حياتهم وأنشطتهم الاقتصادية والاجتماعية والثقافية .

ب – إلقاء الضوء علي المشكلات التي يتعرض لها العاملون في مجال النقل النهري، سواء نقل البضائع أو نقل الركاب أو السياحة النهرية وتقيمهم لأعمالهم ومقترحاتهم للتغلب علي هذه المشكلات .

ج – نظرًا لقلة مساهمة قطاع النقل النهري في مصر في منظومة النقل بصفة عامة والتي لا تتعدي 1 % من إجمالي عمليات النقل في مصر وهي نسبة محدودة جدًا لذلك من أهداف الدراسة الراهنة إلقاء الضوء علي الوضع الراهن للنقل النهري ومن ثم توضيح المشكلات التي يعاني منها وأساليب الارتقاء بها وخصوصًا نقل البضائع ونقل الركاب .

د – إلقاء الضوء علي المشروعات ذات الأولوية التي من شأنها زيادة نصيب النقل النهري في نقل البضائع من المواني البحرية إلي باقي مناطق الجمهورية وتوضيح أثرها في منظومة النقل القومي وكذلك اقتراح الخطط التي ترمي إلي تطويره والنهوض به وتأمين وتطوير الملاحة في مجري نهر النيل ودور الوزارات ذات العلاقة في ذلك .

هـ– بيان درجة الوعي الشعبي بأهمية نهر النيل في حياتنا واقتراح الوسائل التي تزيد من هذا الوعي بين عامة الناس وبخاصة أخطار التلوث وزيادة درجة الوعي البيئي بهذه المشكلة

4ـ مجتمع البحث :

تدور هذه الدراسة حول عمال سفن ومراكب النقل النهري في مصر . فإذا كانت هناك العديد من قطاعات المجتمع ذات علاقة مباشرة بالنيل وتتأثر به مثل الفلاحين من سكان القرى علي ضفتي نهر النيل في

الوادي والدلتا والمصانع المقامة علي النيل والجهات ذات العلاقة بالزراعة والري والصرف والكهرباء والطرق والكباري والسدود والأهوسة والقناطر وكذلك الصيادين، إلا أن الدراسة الراهنة تتناول عمال النقل النهري في مصر .

ونظرًا لصعوبة التطبيق علي كل الأماكن التي يوجد بها نهر النيل وفروعه الداخلية في كل المحافظات وفي الوجهين القبلي والبحري ذات العلاقة، لذلك تم دراسة مجالات النقل الثلاث بالتطبيق علي المناطق الآتية:

أ – **نقل البضائع** : علي طول نهر النيل من الإسكندرية إلي أسوان .

ب– **نقل الركاب** : من خلال التطبيق علي محافظات البحيرة كمثال للمحافظات الريفية والإسكندرية والقاهرة والجيزة كمثال للمحافظات الحضرية، وفي القاهرة تمت الدراسة من خلال : المعديات التابعة لهيئة النقل العام بالقاهرة والمعديات التابعة للقطاع الخاص والتي تخضع لإدارات الملاحة الداخلية في كل من القاهرة والجيزة

جـ– **السياحة النيلية** : وهي داخل القاهرة – ولكنها قليلة الآن – وكذلك في المسافة بين الأقصر وأسوان وذلك من خلال السفر بسفن "الكروز" أو التنزه بالمراكب الشراعية في المسافات القصيرة .

5ـ المنهج المستخدم وطرق جمع المادة العلمية :

اعتمد الباحث علي المنهج الانثروبولوجي بكل مقوماته القائم علي الإقامة في مجتمع البحث والاحتكاك المباشر بالعمال، ومعرفة لغتهم ومصطلحاتهم المستخدمة في العمل، ومن ثم إستخدام العديد من الوسائل الانثروبولوجية لجمع المادة العلمية مثل الملاحظة المباشرة والملاحظة بالمشاركة حيث قضني الباحث أيامًا عديدة في الرحلات النهرية لنقل البضائع ودرس عن كثب عمليات الشحن والتفريغ بميناء الإسكندرية والعديد من المراسي النهرية الأخرى علي طول نهر النيل، كما أقام

الباحث أوقاتًا طويلة في محافظة البحيرة لدراسة عمال نقل الركاب وكذلك الحال في محافظتي القاهرة والجيزة، كما سافر الباحث عدة مـرات إلـي الأقصر وأسوان لدراسة أبعاد عملية السياحة النيلية وعاش بين السـائحين والعمال في سفن الكروز محاولاً تتبع أنماط العلاقات الاجتماعية المختلفة بين عمال طواقم السفن النهرية وغيرهم من الفئات الأخرى .

وبالإضافة إلي الملاحظة والملاحظة بالمشاركة، اعتمـد الباحـث علي مجموعة كبيرة من الإخباريين ممن لهم علاقات مباشرة بموضـوع الدراسة، وكذلك استعان الباحث بأسلوب المقابلة سواء الفردية أو الجماعية لاستكمال دراسة بعض الموضوعات من خلال الاعتماد علي دليل العمـل الميداني – والذي تم تعديله أكثر من مرة ليتلاءم مع خصوصية كل فئـة من فئات العمال – الذي يتناول كل موضوعات الدراسة .

وبالإضافة إلي كل هذه الوسائل لجمع المادة العلمية اعتمد الباحث علي مجموعة كبيرة من الإصدارات والوثائق والإحـصائيات والبيانـات الرسمية سواء المنشورة أو غير المنشورة من أكثر من عـشرة جهـات مختلفة والتي تخص موضوعات الدراسة، ناهيك عن الصور الفوتوغرافية التي تلقي الضوء علي نماذج من هذه الأنشطة أو الأماكن وثيقـة الـصلة بموضوع الدراسة .

ومن ناحية المنهج الذي تم من خلاله تحليل المادة العلمية، فقـد اعتمدت الدراسة علي :

أ – المنهج الوصفي التحليلي :

يعتبر المنهج الوصفي من المناهج الهامة في البحوث الاجتماعيـة بصفة عامة . والواقع أن التقدم الذي حققه هذا المنهج بالذات راجع إلـي الطبيعة المتميزة للظواهر الاجتماعية، فهي تختلف عن الظواهر الطبيعية اختلافًا يعكس الفروق بين الطبيعة والمجتمع، إذ تستعـصي الظـواهر الاجتماعية علي الضبط والقياس وتقاوم إمكانية التحكم فيها مقاومة تعبـر

عن الإرادة التي يتميز بها الكائن الاجتماعي، وقدرته علي تعديل وتغيير سلوكه وفقًا لهذه الإرادة . ولهذا تعثر التجريب وحقق البحث الوصفي درجة أكبر من النمو والتطور لأنه يلائم طبيعة الواقع الاجتماعي ومن ثم فهو يحقق فهمًا أفضل للظواهر التي ندرسها . والمنهج الوصفي من أكثر مناهج البحث الاجتماعي ملائمة للواقع الاجتماعي وخصائصه وهو الخطوة الأولي نحو تحقيق الفهم الصحيح لهذا الواقع، إذ من خلاله نتمكن من الإحاطة بكل أبعاد هذا الواقع محددة علي خريطة تصف وتصور بكل دقة كافة ظواهره وسماته (1)

ولن تقتصر مهمة الباحث علي مجرد رصد الظواهر وتسجيلها – وهو ما تفعله الدراسات الاثنوجرافية التقليدية – وإنما سوف يتعدى ذلك إلي تحليلها وربط الأسباب بالنتائج، ودراسة الظاهرة أيضًا من وجهة نظر أعضاء المجتمع أنفسهم، كما سوف يتم التحليل طبقًا لعدة متغيرات مرتبطة بالثقافة الأصلية التي ينتمي إليها العمال وكذلك تاريخهم المهني في العمل ونوعية العمل الذي يقومون به .

ب- المنهج المقارن :

فالدراسة الراهنة لا تدرس فئة واحدة، ولكن ثلاث فئات تعمل في مجال النقل النهري، وهي نقل البضائع ونقل الركاب والسياحة النيلية ولذلك كان المنهج المقارن ضروريًا لمعرفة أوجه الشبه والاختلاف بينهم، وهل يؤثر نهر النيل علي أعمالهم ومن ثم "رؤيتهم" لذاتهم والآخرين وعلي نظرتهم للكون وعلي الشعائر ونسق المعرفة وكذلك الجوانب الاجتماعية والثقافية التي تعبر عن أسلوب الحياة، هل يؤثر عليهم بنفس الدرجة أم أن هناك عوامل أو ظروف أخرى أثرت في هذه العملية .

---

(1) محمد علي محمد، علم الاجتماع والمنهج العلمي (الإسكندرية، دار المعرفة الجامعية، 1983، ص 181) .

ومن ناحية أخرى تم استخدام المنهج المقارن لتوضيح أثر البيئة سواء الريفية أو الحضرية في هذه العملية وخصوصًا بالنسبة لنقل الركاب.

6ـ فروض البحث وتساؤلاته :

يوجد فرض رئيسي يوجه البحث بالإضافة إلي بعض الفروض الفرعية، علاوة علي ثلاث تساؤلات .

الفرض الرئيسي :

يؤثر نهر النيل تأثيرًا كبيرًا قي قطاعات العاملين في مجال النقل النهري بصفة عامة، ويتضح ذلك في الجوانب الاقتصادية والاجتماعية والثقافية لهم، وإن اختلفت درجة هذه التأثرات من فئة لأخرى ما بين عمال نقل البضائع ونقل الركاب والسياحة النيلية .

الفروض الفرعية :

1 – يزداد تأثير نهر النيل في الحياة الاقتصادية والاجتماعية والثقافية علي العاملين في قطاع نقل البضائع، بسبب تاريخهم الطويل في العمل بهذا القطاع وطول فترة الرحلة والعائد الاقتصادي البسيط وقلة عوامل التغير التي يتعرضون لها .

2 – يزداد تأثير نهر النيل في الحياة الاقتصادية والاجتماعية والثقافية علي عمال نقل الركاب في محافظة البحيرة – الريفية – أكثر من المحافظات الحضرية مثل الإسكندرية والقاهرة ويتضح ذلك بصورة خاصة فيما يتعلق بالمعتقدات التي تدور حول رؤي العالم .

3 – يزداد تأثير نهر النيل في الحياة الاقتصادية والاجتماعية والثقافية علي عمال السياحة النيلية، من خلال العمل بالسياحة ومن خلال ما يتيحه ذلك من الاختلاط بالسائحين والإطلاع علي الثقافات المغايرة علي أنماطهم السلوكية والمعيشية ورؤي العالم بدرجة أكبر من الفئات الأخرى، ويتضح ذلك من خلال التغير الذي تعرضت له جوانب حياتهم المختلفة .

4 – يعتبر العامل الاقتصادي والعائد المادي هو محور اهتمام العاملين في مجال النقل النهري ويصدق ذلك علـــي الفئـــات الـــثلاث موضـــوع الدراسة، ويعتبر ذلك عاملاً من عوامل التغير والتي ترتـــب عليهـــا التغيرات في مظاهر السلوك المرتبط بالعمل .

تساؤلات البحث :

1 – ما هي المشكلات التي يتعرض لها قطاع النقل النهري عمومًا ؟ وما هي الحلول المقترحة لحل هذه المشكلات ؟

2 – هل أثر نهر النيل على عمال النقل النهري من الناحية الصحية، وما هي مظاهر ونتائج ذلك ؟ وهل هناك خصوصيات تميز كل فئة عن الفئات الأخرى في هذا الصدد ؟

7– النظريات الموجهة للبحث :

اعتمدت دراستنا الراهنة بصورة أساسية على نظرية رؤى العالم world view . وتعتبر " رؤى العالم " أو النظرة إلى العالم أو "استشراف العالم " من الاتجاهات النظرية الهامة في البحوث الأنثروبولوجية .

وتدور حول التعرف على موقف ونظرة الإنـــسان – عمومًـــا – وكذلك الأشخاص الذين ينتمون إلى شرائح اجتماعية واقتصادية وثقافيـــة وعمرية مختلفة إلى العالم الذي يعيشون فيه بكل ما يدخل في تكوينه مـــن ظواهر طبيعية أو فيزيقية و من كائنات و مخلوقات وقـــوى ملموســـة و مرئية أو غير مرئية ونظم اجتماعية .

وبذلك نجد أن رؤية العالم world view في أي مجتمع هي فـــي أخر الأمر دراسة لموقف الإنسان لكل ما يحيط بـــه مـــن وجهـــة نظـــر الأشخاص الذين يختارهم الباحث لإجراء بحوثه عليهم والذي يعتبر كـــل شخص منهم مركز الدراسة أو المحور الذي يدور حوله البحـــث، علـــى اعتبار أنه يكشف عن نظرته الخاصة أو رؤيته الخاصة التي تعبـــر فـــي حقيقة الأمر – دون أن يدري أحيانًا – عن المبادئ العقلية التي تكمن وراء

هذه النظرة أو تلك الرؤية . ومن هنا كان العنصر الأساسي في دراسات رؤى العالم هو الشخص أو الذات Self، ولكن هذه الرؤية، أو مجموع الرؤى التي تسود في المجتمع تعبر عن الأوضاع والقيم الثقافية السائدة في ذلك المجتمع – أو تلك الشريحة أو الفئة موضوع الدراسة .

وتركز بحوث رؤى العالم على الفهم وليس الرصد أو الوصف فهي تغوص وراء الظواهر الاجتماعية والأنشطة الثقافية المشاهدة أو العيانية بقصد الكشف عن أنماط التفكير والمبادئ العقلية التي تكمن وراء هذه الظواهر والأنشطة . فليس المهم هو ما يلاحظه الباحث الأنثروبولوجي أثناء الدراسة الميدانية عن سلوك الناس وتصرفاتهم علي ما هو عليه الشأن في البحوث الأنثروبولوجية المألوفة التي تهتم بدراسة البناء الاجتماعي بكل علاقاته ونظمه، وأنساقه المختلفة، وإنما المهم هو ما يراه الشخص موضوع الدراسة عن نفسه وعن غيره أو عما عداه من أشخاص وكائنات وأشياء وظواهر وقوي مختلفة [1]

وقد نجم عن التوسع في استخدام مفهوم "رؤية العالم " أن ظهرت مصطلحات أخري تتداخل معانيها مع ذلك المفهوم أو تستخدم نفس المعني ومن هذه المصطلحات : نظره أو رؤية وصورة وتوجيه معرفي ورؤية معرفيه ومنظور رؤية العالم ومبادئ متضمنة وافتراضات أساسية وروح الثقافة وغيرها [2]

وعلي الرغم من كل ذلك نجد أن المشكلة التي تعاني منها دراسات رؤى العالم تتمثل في عدم نضج الموضوع واكتمال النظريات والمناهج

---

(1) أحمد أبو زيد، رؤي العالم، المجلة الاجتماعية القومية، المجلد السابع والعشرون، العدد الأول، يناير 1990، القاهرة المركز القومي للبحوث الاجتماعية والجنائية، ص ص 2 – 4 .

(2) السيد حافظ الأسود، تصور رؤية العالم في الدراسات الأنثروبولوجية، المجلة الاجتماعية القومية، المجلد السابع والعشرون، العدد الأول، يناير 1990، ص 10 .

التي تعالجها، وعلى حد تعبير كيرني لا توجد نظرية متسقة عن رؤى العالم (1)

وقد أفاد الباحث أفاده كبيرة من هذه النظرية وبخاصة عند دراسة النقطة الخاصة بالشعائر ونسق المعرفة لدى الفئات العاملة في مجال النقل النهري سواء نقل البضائع أو الركاب أو النقل السياحي .

فنظرية رؤى العالم تهدف إلى رسم صورة للعالم الذي نعيش فيه ورؤية هذا الكون الذي نعيش فيه والتصورات التي تدور حول النيل واصله وأبعاده وبدايته ونهايته، وكذلك ما يحيط به من أشكال الحياة النباتية والحيوانية والعلاقات المتبادلة بينها وبين بعضها البعض، وبينها وبين الإنسان أيضًا، ورؤية المظاهر الطبيعية للكون مثل الشمس والقمر والنجوم والأجرام السماوية والرياح والمطر وعن سر هذا التناسق العجيب بينها، ليس هذا فقط بل محاولة إلقاء الضوء على المبادئ العقلية التي يلجأ إليها الناس في مجتمع البحث التي تساعدهم على الربط بين هذه الظواهر الكونية .

ومن ناحية أخرى ساعدت هذه النظرية الباحث في تخطي تلك "التصورات" عن هذه المظاهر الكونية إلى أنساق المعتقدات الدينية وكيفيتها ومدى التمسك بها وأسباب ذلك ومعنى خبرات النجاح والفشل في الرحلات البحرية أو العمل والتفاؤل والتشاؤم وكذلك مفهوماتهم حول العالم الغيبي مثل الأرواح وبخاصة أرواح الغرقى من الموتى – المرتبطين بنهر النيل – والكائنات فوق الطبيعة وغيرها ومحاولة تفسير أسباب "التغير" في بعض أنساق هذه المعتقدات وبخاصة التي تدور حول الأرواح والكائنات فوق الطبيعة والمشايخ والطرق الصوفية وأسباب الثبات في معتقدات أخرى وبخاصة تلك التي تدور حول السحر والأحلام

---

(1) نفس المرجع السابق، ص 25 .

ومحاولة رد كل ذلك إلى النسق الفكري السائد بين هذه الفئات بمعنى أنماط التفكير السائد. وهى هنا – من هذه الزاوية – تأثرت بالدراسة المقارنة لكليفورد جيرتز Clifford Geertz والتي أجراها على مجتمعين إسلاميين وتعرضت رؤى العالم فيها لنوع من التغير، حيث يذهب إلى أن رؤى العالم التقليدية في كل من أندونسيا والمغرب قد تحولت وتغيرت نتيجة للاحتكاك الثقافي والاتصال بالحضارة الغربية وتقدم العلم أو رؤى العالم القائمة على التفسير العلمي حيث تغيرت رؤى العالم في هذين المجتمعين وتحولت من الاعتقاد والإيمان بالوحي والإلهام والممارسات غير الواعية للمعتقدات والشعائر الدينية إلى الاتجاه نحو الاختبار والفحص والتقييم الفكري النقدي لتلك المعتقدات والممارسات[1] وإن كانت عوامل التغير في دراستنا مختلفة عن دراسة جيرتز كما سنرى خلال الدراسة .

ومن ناحية أخرى وجهت هذه النظرية دراستنا الراهنة في تحديد المبدأ الهام الذي يوجه علاقات المبحوثين مع بعضهم البعض وكذلك في إطار علاقاتهم العائلية وعلاقاتهم الاجتماعية الأخرى وهو – كما سنرى – المبدأ الاقتصادي أو المنفعة الاقتصادية بالدرجة الأولى .

وأخيرًا – وليس أخرًا – وجهت نظر الباحث إلى التمييز بين الفئات الثلاث الرئيسية موضوع هذه الدراسة والعاملة في مجال النقل النهري وأسس وأسباب هذا التمايز وتفسيره في ضوء الظروف المحيطة بكل فئة على حدة .

8- الدراسات السابقة :

كما أوضحنا في موضع سابق – وسوف نتناول ذلك تفصيليًا في فصول البحث – تتنوع الدراسات المرتبطة بنهر النيل عمومًا ما بين الدراسات الجيولوجية والصحية والجغرافية والزراعية والهندسية وغيرها،

---

(1) نفس المرجع السابق، ص 19 .

ولكل منها منظورها الخاص في الدراسة والتحليل. والواقع يزعم الباحث أن الدراسة الراهنة هي أول دراسة أنثروبولوجية عن هذه الفئة في مصر ولا توجد دراسات سابقة تتناول نفس هذه الموضوعات في المجتمع، وان كانت هناك بعض الدراسات التاريخية التي تناولت بعض جوانب هذا الموضوع في مصر، إحداهما تمت عن مصر الفرعونية والثانية خلال العصر الإسلامي كما توجد دراسة انثروبولوجية كلاسيكية قام بها مالينوفسكي عن " الأرجونوتس " في غرب المحيط الهادي، وهو أحد المجتمعات البدائية . وهناك دراسة رابعة تمت عن البحارة في الكويت أو - باللهجة المحلية - عن " نواخذة " القوارب الشراعية في الكويت، ويلاحظ أن الدراستان الأوليتان كانتا عن نهر النيل، الأولي تناولت نظام عمل القوارب الشراعية وتنظيم العمل ومكانة طاقم العمل في مصر الفرعونية، والثانية تناولت أثر النيل علي الحياة الاقتصادية والاجتماعية لمصر عمومًا في العصر الإسلامي، في حين تناولت الدراستان الاخريتان نظام عمل البحارة والرحلات البحرية وليست النيلية، ومن ثم فهما ترتبطان بالبحر وليس النيل، وفيما يلي عرض موجز لهذه الدراسات الأربع، مرتبة زمنيًا حسب عصر مجتمع الدراسة : -

أ - نظام عمل رجال القوارب النيلية في مصر الفرعونية : (1)

كان البحارة من المصريين القدماء موجودين في عالم البحر المتوسط القديم قبل الفلاحين . وتأتي مصر الفرعونية في مقدمة من طوروا الإبحار و التكنولوجيا البحرية . وتوضح الأدلة المختلفة أن المصريين القدماء سبقوا الشعوب الأخرى في امتلاك السفن الشراعية

(1) Stephen Michael Vinson ،The Nile Boatman at work ; 1200 BCE – 400 CE – Adissertation Submitted To The Johns Hopkins University In Conformity With The Requirements for the Degree of Doctor of Philosophy (Baltimore ،Maryland ،1996)

وجاءت هذه المرحلة قبل مرحلة صنع التماثيل . وكانت مصر القديمة تدين بعظمتها إلى قادتها السياسيين والفنانين الذين كان لهم أثر كبير على الثقافة المصرية بالإضافة إلى الفلاحين الذين حولوا مصر إلى أرض منتجة . ويرجع الفضل في كل ذلك إلى البحارة المصريين الذين ساهموا من خلال السفن في ربط أجزاء مصر ببعضها البعض ومن ثم تحقيق الاستقرار السياسي والوحدة الثقافية والرخاء الاقتصادي الذي تفردت به مصر . وقد أمكن معرفة ذلك من خلال دراسة البرديات التي تسجل الأنشطة اليومية للمصريين .

ولا ينتمي راكب القارب Boatman في مصر الفرعونية إلى الصفوة. ولكن يبدو أن البحارة كان لديهم مستوى تعليمي وثروة ومهارة جعلتهم ينتمون إلى الطبقة الوسطي . ولكن تميز أدوارهم في هذا المجال قد أسبغ عليهم مكانة خاصة تمنح للقليل من أصحاب الحرف أو المهن الأخرى. وعمومًا فإن صورة القبطان أو البحار الماهر يبدو إنها كانت صورة تلائم القادة أو الآلهة . وبالإضافة إلى ذلك فإن قائدي القوارب كان يتم استبعادهم من المهن الوضيعة .

وقد تمتع البحارة في مصر القديمة بمكانة خاصة وكانوا يشكلون جماعة هامة، وكانت وظائفهم هذه تعكس أوضاعهم التعليمية وانتماءاتهم العرقية وعلاقتهم العائلية ومحال إقامتهم .

ويمكن تحديد أوضاع هذه الفئة من خلال مجموعة من المؤشرات الموجودة وهي : –

1– المؤشرات الأيديولوجية : وذلك من خلال تقييم المستويات المثالية للمكانة الممنوحة لبعض الفئات المهنية الأخرى .

2– التعليم السائد في المجتمع المصري حيث تدل المؤشرات علي أن معاملات الدخل والتعليم كانت مرتفعة في ذلك الوقت .

3- الدخل والثروة (في اقتصاد ما قبل استخدام النقود) ويتم قياس ذلك بعدة طرق مثل المكافأة المباشرة على الخدمات التي يتم القيام بها . وتقدم المعلومات المتعلقة بالممارسات الجنائزية والأثاث الجنائزي دليلاً علي الثروة الشخصية، بالإضافة إلي مناطق الجوار .

4- السلطة : هناك قدر كبير من المعلومات يدور حول علاقات رجال القوارب بالسلطة الأعلى سواء أكانت بخصوص الأشخاص أو الممتلكات. وترتب علي ذلك أن الأشخاص الأكثر سلطة يمتلكون قواربًا أكبر حجمًا ومن ثم ينقلون شحنات أكبر .

5- كثرة المعارف والعلاقات الاجتماعية مع الأشخاص المرموقين في المجتمع، وكذلك مصاهرة عائلات ذات طبقات أعلي أو علي الأقل تتساوي مع طبقاتهم .

6- الانتماء العرقي : ويؤخذ الانتماء العرقي كمؤشر للمكانة، حيث تشير الدراسات المختلفة إلي أن البحارة كانوا أكثر غني من الآخرين وكانوا يعيشون في دعة وراحة . وكان مستواهم المهني أعلي من المتوسط ويتساوون في ذلك مع طبقة الصناع والصاغة والنساجون المهرة أو عمال البناء . وبعضهم يتمتع بمكانة اجتماعية أعلي، وكانوا يتسمون بالقوة والشجاعة .

... ومهما يكن من شيء، فلم يكن هناك قائد قارب نمطي . فالقباطنة والأطقم العاملة علي السفن كانوا يتقلدون العديد من الوظائف وكانوا ينتمون إلي أعلي المستويات الاجتماعية وأن بعض الرجال الذين كانوا يكسبون قوتهم علي ظهر السفن قد أصبحوا أثرياء . ومن بينهم أحد طبقة ال Hry – Wash والذي أصبح والد زوجة ابن رمسيس الثاني . أما الآخرون فقد عاشوا حياة دنيوية ولكنهم لم يصبحوا أثرياء . فقد تمتع قباطنة وقادة القوارب بحياة مريحة، وكان بعضهم متعلمًا وقادرًا على جمع رأس المال لشراء أو تأجير أحد المنازل أو الأثاث الجنائزي المتواضع،

كما أن رجال القوارب الصغيرة والكبيرة ربما اتجهوا إلي ارتكاب الجرائم لتعويض النقص في دخولهم .

ومن ناحية أخري نجد أن المكانة التي كان يتمتع بها رجال القوارب في المجتمع تم الحصول عليها من خلال توافر عناصر المهارة وتحمل المسئولية والسيطرة علي المصادر القيمة، ولم يكونوا عمالاً بسطاء وإنما كانوا مسئولين عمومًا عن أداء النشاط الاقتصادي المصري من خلال مسئوليتهم عن المعدات الرأسمالية المرتفعة الثمن وكذلك الشحنات الهامة، كما كان لديهم علاقات مهنية مع كبار البيروقراطيين وكانوا يحتلون وظائفًا إدارية معقدة . كما نجد أن التغيرات في الحكومات وفي التنظيم الاقتصادي المصري قد تركت أثرًا بسيطًا علي الحياة الاقتصادية والاجتماعية لقباطنة القوارب والأطقم العاملة معهم . ويبدو أن الوسط الاجتماعي لرجال القوارب النيلية كان متماثلاً في العصر اليوناني الروماني مثلما الحال في حقبة الرعامسة ويبدو أن قباطنة القوارب في مصر كانوا جزءًا من الطبقة الوسطي وطبقة الحرفيين العليا وأن أطقم هذه القوارب ربما كانوا متساويين مع الحرفين الآخرين .

ب – دراسة مالينوفسكي عن الأرجونوتس في المحيط الهادي :

يدور الكتاب حول نوع معين من النشاط الذي يمارسه سكان جزر التروبرياند ويعرف باسم الكولا Kula . فسكان هذه الجزر يدخلون مع سكان بعض الجزائر المجاورة في نوع من التحالف أو الاتفاق الذي يهدف إلي تبادل أشياء وسلع معينة تتألف من عقود طويلة من الصدف الأحمر وأساور من الصدف الأبيض . ويتألف نسق التبادل في أن العقود تنتقل من مجتمع لآخر في إتجاه واحد لا يتغير حول محيط الدائرة التي تنظم هذه الجزر، بينما تنتقل الأساور في الاتجاه المضاد . وليس لهذه السلع أية قيمة عملية وإن كانت لها قيمة شعائرية، كما إنها تتصل بالمركز الذي يحتله الفرد في المجتمع . فمكانة الفرد تعلو وترتفع حسب نوع الأشياء التي

يحصل عليها من هذه المبادلات وبخاصة الأشياء النادرة التي لهـا قيمـة طقوسية كبيرة، كما يذيع صيته وشهرته بين الجزر الأخرى حين يتنـازل عن هذه الأشياء لغيره من الناس الداخلين في نظام الكولا بعد احتفاظه بها لنفسه بعض الوقت . ويرتبط كل فرد من الأفراد الذين يشاركون في هذه المبادلات بأفراد آخرين في الجزر الأخرى ويعتبرون بمثابة شركاء لـه . وتتم المبادلات بين هؤلاء الشركاء في جو يسوده الوقـار البعيـد عـن المساومة . ولكن الناس يعقدون – بعد إتمـام المبـادلات الشعائرية – عمليات تجارية عادية يساومون فيها علي الطعـام والسلع الاستهلاكية الأخرى التي لها قيمة عملية . ومن ثم فالكولا هي نظام التبادل الشعائري الذي بمقتضاه تنتقل العقود والأساور من جزيرة لأخرى في حركة مستمرة دائمة .

وللقيام بهذه المبادلات ينظم رؤساء القرى المجاورة بعثات تجارية كبيرة والخروج في مثل هذه البعثات أو الرحلات يعني تجهيز القـوارب كما يستلزم الإلمام الكبير بفنون الملاحـة وأصـولها ومعرفـة التعاويـذ السحرية التي يستعينون بها في التغلب علي مفاجآت الرحلـة ومخـاطر السفر، كما يتطلب معرفة التقاليد والأساطير التي يسترشد بها الأرجونوتس في رحلتهم التي توجه مفاوضاتهم .وتناول مالينوفسكي السحر والأساطير ووصف المناظر المختلفة التي يمر بها الأرجونرتس في رحلتهم وشـرح طريقة بناء القوارب ووسائل تسييرها وغير ذلك[1] .

وتقع جزر التروبرياند Trobriand Islands إلي الشرق مـن غينيا الجديدة New. Guinea وقد عاش مالينوفسكي Malinowski بينهم كأحد السكان لعدة أشهر كان خلالها يراقبهم يوميًا في العمل وفي اللعـب

---

(1) ايفانز بريتشارد، الأنثروبولوجيا الاجتماعية، ترجمة أحمد أبو زيد (الإسـكندرية، الهيئة المصرية العامة للكتاب، ط 3، 1971، ص ص 124 – 125) .

ويتناقش معهم بلغتهم المحلية ويستقي معلوماته عنهم من خلال الاعتماد علي الملاحظة بالمشاركة والاعتماد علي الإخباريين واستطاع من خلال ذلك جمع زخيرة من المعلومات القيمة التي تدور حول حياتهم الصناعية والاقتصادية والدينية والاجتماعية وركز في خلال دراسته - كما ذكرنا - علي نظام الكولا .

ويلعب السحر دورًا هامًا في هذا النظام، فمن خلال أداء بعض الشعائر السحرية يعتقدون أن ذلك كفيلاً بنجاح هذه العملية برمتها بدءًا من قطع الأشجار التي تصنع منها الزوارق وحتى القيام بالرحلة . ويوضح مالينوفسكي أيضًا أهمية الطقوس السحرية في كل جوانب الحياة سواء في عملية الزراعة المتنقلة " زراعة البساتين " Cultivation Of Gardens وعمليات الصيد . فساحر الحديقة يحتل مركزًا هامًا يلي مركز الرئيس والمشعوذ Sorcerer . وباختصار يسود الاعتقاد بأن السحر مكمل جوهري لكل مشروع صناعي وضروري لنجاحه مثل العمليات الآلية المرتبطة به مثل استخدام القطران والدهان والانطلاق في الرحلات البحرية بالزورق وغرس أشجار الحديقة وإعداد أدوات صيد الأسماك ومن ثم فإن الإيمان بالسحر يعتبر أحد القوي النفسية الرئيسية التي تسمح بتنظيم النشاط الاقتصادي في جزر التروبرياند[1] .

لقد كان السكان الساحليين لجزر البحر الجنوبي ملاحين وتجارًا لهم الكثير من الخبرة . والعديد منهم كانوا يقودون أنواعًا ممتازة من الزوارق العابرة للبحر لاستخدامها في الرحلات التجارية البعيدة أو الاغارات والغزوات الحربية . وهم بحارة يتسمون بالجسارة وصناع مثابرين وتجار مهرة . ولديهم أماكن عديدة لصناعة الفخار والمشغولات

---

(1) Sir James George Frazer ،In : Bronislaw Malinowski, Argonauts Of The Western Pacific (New York, E . P . Dutton and Co ., Inc, 1953 PP . Viii – Xii).

الحجرية والزوارق والسلال والحلي، وتمتد مناطق تجارتهم إلـــي أمـــاكن واسعة وأحيانًا يسافرون لأكثر من مائه ميل .

وتأخذ هذه السلع أشكالاً محددة للتبادل علي طول مسارات تجارية محددة بين القبائل المختلفة . والشكل الأكثر وضوحًا للتجارة بين القبائـــل هو التجارة بين قبائل الموتو Motu في مينـــاء موريـــسباي Moresby وقبائل خليج بابوا Papuan Gulf حيث يبحر أبناء الموتو لمئات الأميال في زوارق ثقيلة تسمي لاكاتوي Lakatoi المزودة بالأشرعة التي تأخـــذ شكل مخلب سرطان البحر . وهم يبادلون سكان خلـــيج بـــابوا بالفخـــار والأصداف المستخدمة كحلي والشفرات أو الأسلحة الحجرية بأدوات الحفر الثقيلة التي يستخدمها الموتو في صنع قواربهم . وإلي الشرق قليلاً وعلي الساحل الجنوبي يعيش السكان المثابرون الذين يبحـــرون ويقيمـــون فـــي منطقة المايلو والذين يرتبطون بقبائل تقطن الطرف الشرقي لغينيا الجديدة من خلال رحلات التجارة السنوية . وأخيرًا فأن الـــسكان الأصـــلين فـــي الجزر والأرخبيلات المتناثرة حول الطرف الشرقي ليغنيا الجديدة يقومون برحلات تجارية سنوية . وأخيرًا فأن الـــسكان الأصـــلين فـــي الجـــزر والأرخبيلات المتناثرة حول الطرف الشرقي يدخلون في علاقات تجاريـــة مستمرة مع بعضهم البعض (1) .

وقد تناول مالينوفسكي بكثير من الإسهاب في الفصل الرابع مـــن كتابه عن الأرجونوتس، الـــزوارق والإبحـــار Canoes and Sailing، ويذكر أن الزورق هو أحد عناصر الثقافة المادية وله استخدام معين ومن ثم فقد تناول ملكيته وبحارته وكيفية الإبحار به والطقوس المصاحبة لذلك وتاريخ هذه الصناعة . حيث تتم صناعة الزورق إما من لحاء الأشجار أو الأخشاب الأخرى أو الحديد أو الصلب وهو جزء من حياة بحارته . وهو

(1) Bronislaw Malinowski,Argonauts Of The Western Pacific (New York, E . P . Duttou and Co , Inc ., 1953, PP . 1 – 2).

شيء قد يرقى إلى درجة العبادة أو التقديس من خلال الاهتمام به وقيمتـــه لديهم ويقوم الوطنيون بتزيينه وتجميله، وهو أداة للسيطرة علي الطبيعـــة ويسمح لهم بالوصول إلي أماكن بعيدة عبر البحار ومن ثم فهـــو وســـيلة لتحقيق الآمال والرغبات ويعبرون عن ذلك من خلال أغانيهم وقصـــصهم فهم ينظرون إليه ككائن حي . والزورق لديهم طويل وعميـــق ويتـــصل بعوامة خارجية تمتد بالتوازي مع طوله وتوجد منصة تمتد من جانب إلي أخر . وخفة وزن المادة الخام التي يصنع منها الزورق أتاحت له قـــدرة كبيرة علي الطفو وسرعة الحركة والسير عبر الأمواج العالية . وخـــلال الرحلات التجارية تبدو الزوارق بأشرعتها المثلثة والتي تسير معًـــا مثـــل الفراشات المتناثرة فوق صفحة الماء . وعندما يرســـو الـــزورق علـــي الشاطئ أمام أحدي القرى يتم تغطيته بأوراق النخيل لحمايته من الشمس، كما يجلس الوطنيون علي حافة منصته يتجاذبون أطراف الحـــديث وهـــم يمضغون بذرة القوفل Betel – Nut ويحدقون بأبصارهم فـــي البحـــر . وتوضع الزوارق الصغيرة علي شاطئ البحر في صفوف طويلة ريثما يتم الانطلاق بها في أي لحظة .

ويتناول مالينوفسكى بإسهاب شديد عملية صنع الزورق والجوانب الاجتماعية المحددة لتلك العملية، حيث تقوم مجموعة من الناس بالصناعة ومن ثم يكون استخدامه وملكيته مشاعًا بين الجميع وهذا أدي إلي نوع من التنظيم الاجتماعي، حيث يجب علي كل المشتركين أن يتعاونون وينسقون العمل فيما بينهم في كل مراحل العمل . وهناك شخص مسئول يأخذ زمام المبادرة ويصدر القرارات .وهناك شخص أخر له قدرة فنية كبيرة يقـــوم بتوجيه العملية، وفي بعض الجزر مثل " كيريوينا " يتعـــين دفـــع أجـــور العاملين والفنين ويجب أن يكون هناك شخص لديه الوسائل ومستعد لأداء دوره في عملية صناعة الزورق .وهذا التنظيم الاقتصادي يرتكـــز علـــي حقيقتين أساسيتين هما :

أ – التمايز الاجتماعي للوظائف .
ب – التنظيم السحري للعمل .

وبخصوص التمايز الاجتماعي للوظائف يوجد ثلاثة وظائف وهي :

1– مالك القارب وهو رئيس القرية أو الوحدة الفرعية الأصغر وهو يتولى مسئولية التنفيذ ويدفع أجور العمال ويشارك الخبراء ويصدر الأوامر التي تنظم العمل الجماعي .

2 – الخبير : وهذه الوظيفة يقوم بها رجل له دراية ومعرفة جيدة بصنع الزورق وما يصاحبه من عمليات النحت وكذلك له دراية بفنون السحر. وقد يقوم بهذه الوظائف شخص واحد أو أكثر .

3– العمال : وهم الذين يتولون عملية صناعة الزورق أو القارب .

ومن ناحية أخري يوجد تقسيم أخر يفرق بين جماعتين : الأولي هي الجماعة الأصغر وتتألف من الأصدقاء الحميمين للمالك أو الخبير ويقدمون المساعدة خلال عملية صنع الزورق من بدايتها إلي نهايتها . والثانية هي مجموعة القرويين الرئيسيين الذين يشاركون في العمل في هذه المراحل والتي تتطلب العمل الجماعي .

وبخصوص التنظيم السحري للعمل نجد أن سكان جزر التروبرياند يؤمنون بأهمية وفاعلية وكفاءة السحر، فهو ضروري ومرتبط بكل نشاط أو مشروع معرض لاحتمالات الخطر . وفي هذا الإطار تناول مالينوفسكي الطقوس السحرية المتعلقة بعملية صنع الزورق والإبحار الناجح والحماية من أخطار الغرق وممارسة أنشطة الكولا بنجاح والصيد الوفير للأسماك والحصول علي أصداف ال Conus وال Spondylus والحماية ضد الهجوم الخارجي . ويؤمن سكان جزر التروبرياند أن الزورق الذي يتم صنعه بدون سحر يكون غير صالح للإبحار أو بطيء السرعة وأن أصحابه لن يحالفهم الحظ خلال رحلات الكولا . فالسحر يمنح القارب سرعة كبيرة، وتنتشر أساطير بينهم تروي أن السحر جعل

باستطاعة بعض الزوارق الطيران فوق سطح الماء . وفي الوقت ذاته يرى الوطنيون أنه علي الرغم من كفاءة السحر فلن يمكنه تعويض النتائج السلبية المترتبة علي عيوب الصناعة . فالصانع بمهارته ومعرفته يجعل القارب ثابتًا وسريعًا ولكن السحر يمنحه ثباتًا وسرعة إضافية .

وإذا تماثل زورقان ولكن أحداهما أسرع من الأخر، فأن هذه السرعة الزائدة تنسب إلي السحر . وبالإضافة إلي ذلك نجد أن السحر والطقوس المصاحبة له تفيد في ضمان تعاون أفراد المجتمع وتنظيم العمل الجماعي . فهو يمنح الصناع ثقة كبيرة في كفاءة عملهم . وللساحر مكانة هامة في المجتمع يجب أن يطيعه الجميع وهو الذي يحدد أوقات عمليات الإبحار ويوزع العمل . كما أن السحر يمنح المؤمنين به تأثيرًا سيكولوجيًا كبيرًا يجعلهم واثقون من نجاح أعمالهم . وهكذا فأن تنظيم العمل في مجال صنع الزورق يرتكز من ناحية علي تقسيم الوظائف الخاصة بالمالك والخبير والمساعدين كما يرتكز من ناحية أخري علي التعاون أو التضافر بين العمل والسحر . ومن ناحية أخري تناول مالينوفسكي سوسيولوجيا ملكية القارب، وفي هذا يذكر أنه توجد بين سكان جزر التروبرياند كلمة تستخدم بصورة تقريبية للإشارة إلي الملكية حيث يتم ذكر مقطع Toli ويعقبه أسم الشيء المملوك . وهكذا فأن الكلمة المركبة Toli – Waga معناها مالك أو سيد الزورق Waga والToli – Bagula معناها سيد الحديقة وكلمة Toli – Bunukwa معناها صاحب الخنزير وكلمة Toli – Megwa معناها الخبير في السحر وهكذا . كما يربط سكان جزر التروبرياند بين أسم الزورق وأسم صاحبه، كما إنهم يقرون بقواه السحرية وحظه الجيد في الإبحار وفي رحلات الكولا .

والمالك الحقيقي للقارب هو رئيس القرية سواء أكان رئيسًا كبيرًا أي لعدة قرى أو رئيسًا محليًا لأحدي القرى الصغيرة . ويستمد الرئيس نفوذه من ثروته الكبيرة التي تتجمع في صورة أشياء ذات قيمة تسمي

Voygua بالإضافة إلي الشفرات الحجرية وبعض الأحزمة Kaloma وبعض العقود الصغيرة Kuwa، والرئيس هو القادر علي تحمل عبء التكلفة وتحقيق أقصي منفعة نتيجة لذلك .

والرئيس يقوم بتنظيم عملية صنع الزورق ويتمتع بلقب المالك، وهذا يسمح له برئاسة العمل والأشراف عليه . ولمالك الزورق العديد من الوظائف الاجتماعية والمزايا وهى : -

1- الإمتيازات الطقوسية والرسمية : فهو المتحدث الرسمي باسم مجتمعه المحلي في أمور الصناعة والإبحار ويعقد الاجتماعات وينظم المناقشات ويحدد مواعيد الإبحار .
2- المزايا الاقتصادية : فالفوائد الاقتصادية ليست قاصرة على صاحب الزورق فهو يحصل على أكبر نصيب منها وله الأولوية في الاشتراك مع المجموعة ذات الصلة ويحصل على أكبر نسبة من تجارة الكولا .
3- المزايا الاجتماعية في إدارة الزورق : فهو الذي يختار رفاقه الذين يبحرون معه في زورقه ومن حقه اختيار مرافقيه في الرحلة .
4- القيام بالطقوس السحرية : ففي خلال عملية صناعة الزورق يقوم الخبير بالطقوس السحرية، ولكن مالك الزورق يقوم بتلك المهمة خلال عملية الإبحار والتبادل (الكولا) .

وتناول مالينوفسكي التقسيم الاجتماعي للوظائف وتوزيع الأدوار في الإبحار بالزورق وأوضح أن هناك توزيعًا محددًا للمهام يجب الالتزام بها. فهناك رجلاً يتخصص في توجيه الدفة، ويقوم صاحب الزورق بوظيفة القبطان أو قائد المركب بما يرتبط بها من واجبات وسلطات ومسئوليات محددة وذلك بشرط أن يكون بحارًا ماهرًا وإلا تعين علي أفضل بحار في الطاقم القيام بتلك المهمة . وقد أسهب مالينوفسكي في تفصيلات قري جزر التروبرياند ومدي كفاءة كل منها في عمليات

الصناعة والإبحار ومدي ملاءمة كل منها كمكان للإبحار، بل وأعداد القوارب المشاركة في كل منها وأسمائها ومعاني هذه الأسماء وقد أوضح أن عدد القوارب بها جميعًا بلغ ستون قاربًا موزعة كالأتي : كيريوينا Kiriwina ثمانية زوارق، اللوبا Luba ثلاثة زوارق، السيناكيتا Sinaketa ثمانية زوارق، الفاكوتا Vakuta اثنتان وعشرون زورقًا، الكايلولا Kayleula عشرون زورقًا، الكيتافا Kitava اثنتا عشر زورقًا... بالإضافة إلي زوارق المنطقة الشمالية ولكنها لا تدخل في نظام الكولا. وعملية صناعة الزورق الذي يعبر البحر ترتبط ارتباطًا وثيقًا بالإجراءات العامة للكولا . فعندما يتم تحديد موعد رحلة الكولا يتم البدء في إصلاح زوارق القرية، ويتم استبدال الزوارق القديمة التي لا يجدي معها الإصلاح بزوارق جديدة ويتم صناعة الزورق في مرحلتين رئيستين تختلفان عن بعضهما من حيث طابع العمل في ضوء الممارسات السحرية المصاحبة وكذلك في الوضع الاجتماعي العام .

وفي المرحلة الأولي يجري إعداد المكونات الرئيسية للزورق، حيث يجري قطع إحدي الأشجار الكبيرة وتحويلها إلي جذع ثم تجويفها ثم يتم إعداد الألواح والأجزاء الأخرى مثل عصي التجديف ويقوم بذلك صانع القارب بمساعدة بعض المساعدين من الأقارب أو الأصدقاء وتستغرق هذه المرحلة وقتًا طويلاً يتراوح ما بين شهرين إلي ستة اشهر . وتبدأ هذه المرحلة عندما تسمح بذلك المهن الأخرى وثيقة الصلة . وتنتمي التعاويذ والطقوس المصاحبة لتلك المرحلة إلى سحر التوكواى Tokway Magic وسحر دورة الزورق الطائر Flying Canoe Cycle، ويرتبط حفر الأجزاء المزينة بتلك المرحلة .

أما المرحلة الثانية فيتم القيام بها من خلال عمل جماعي مكثف . وعمومًا يتم إنجازها في فترة زمنية اقل ربما أسبوع أو أثنين ويستغرق العمل الفعلي الذي يشترك فيه المجتمع بأكمله في مدة تتراوح ما بين ثلاث

وخمسة أيام . ويتمثل العمل في تقطيع الألواح وتهذيبها وربطها معًا ثم ربط الطوف الطويل لجعل القارب محكمًا لينفذ منه الماء ثم دهان القارب ثم صنع الشراع . وكقاعدة عامة يتم بناء الهيكل الرئيسي للقارب في أحد الأماكن في يوم كامل وفيها يتم تثبيت المقدمة وتثبيت الشرائح والألواح معًا وإزالة الزوائد . ويتم تحديد يوم آخر لتثبيت العوامة Float وربط إطار الطوف بالمنصة Platform . ويتم إحكام الفتحات والدهان في مكان آخر ويتم صنع الشراع في يوم آخر .

ويتخلل هذه المرحلة أداء الطقوس السحرية الخاصة بالكولا وبسلسلة من عمليات طرد الأرواح الشريرة من القارب ويقوم مالك الزورق بأداء هذه الطقوس السحرية . وعمومًا يتلقى المالك المشورة الفنية من الصناع من القرى الأخرى . ويعتبر ربط القارب بحرص من أهم التعاويذ السحرية في هذا الصدد[1] .

وهنا نرى أن هذه الدراسة تتعلق بالدرجة الأولى بنظام التبادل الشعائري الذي يربط بين الجزر المختلفة بالمنطقة في المحيط الهادي، ولكنه يرتبط بالدراسة الراهنة من ناحية وسيلة السفر التقليدية وهي القوارب وملابسات صنعها والطقوس المصاحبة لهذه الرحلة، وهي نقطة هامة اهتمت بها دراستنا الراهنة .

جـ – دراسة أثر النيل في الحياة الاقتصادية والاجتماعية في مصر من الفتح الإسلامي حتى منتصف القرن الرابع الهجري :[2]

وهي وعلي الرغم من أنها دراسة تاريخية وتم استخدام المنهج التاريخي عند إعدادها، إلا أنها أقرب الدراسات جميعًا إلي دراستنا

---

(1) Ibid, PP . 105 – 126 .

(2) محمد محمود علي أبو زيد، النيل ومصر – دراسة لأثر النيل في الحياة الاقتصادية والاجتماعية في مصر من الفتح الإسلامي حتى منتصف القرن الرابع الهجري (القاهرة، دار الهداية للطبع والنشر والتوزيع، 1987) .

الراهنة، حيث أنها تهتم بدراسة الأثر الـذي أحدثـه النيـل فـي الحيـاة الأقتصادية والاجتماعية في مصر بصفة عامة وليس قطاعـات أو فئـات معينة منها في جميع نواحي الحياة في فترة زمنية معينـة فـي العـصر الإسلامي .

وأوضحت الدراسة أن نهر النيل كان وما يزال وسيلة مواصلات طبيعية لا نظير لها وبخاصة في مصر الإسلامية وفي فترة لم تكن وسائل النقل الحديثة قد عرفت، لذلك كان هو الطريق الرئيسي للانتقال بين أنحاء البلاد ولاسيما بين الشمال والجنوب، وزاد من أهمية النهر أن وادي النيل عبارة عن شريط ضيق من الأرض الزراعية باستثناء الدلتا، وبالتالي فأن التنقل بين شرق الوادي وغربه لم يكن مشكله بسبب ضيق الرقعة لاسيما في الصعيد، لذلك قام النهر بدور الرابط الأساسي الوحيد تقريبًا بين الشمال والجنوب . وفي الدلتا لعبت فروع النهر والترع والخلجان دورًا هامًا فـي الربط بين البلاد ونقل المسافرين والبضائع . ونظرًا لأن مصر بلد زراعي ومحاصيلها متنوعة، فأنه لابد من نقل هذه المحاصيل من مكان إلي أخـر لحاجة البلاد أو لتصديرها . ومجري النيل في مصر بالذات يعتبر صالحًا للملاحة لعدم وجود الجنادل أو العوائق التي تعوق حركة الملاحة، ولـذلك أصبح النهر هو الطريق الرئيسي لنقل البضائع والمسافرين، وعلي ضـفة النهر كانت تسير السفن النيلية والمراكب محملة بالغلال والماشية وشـتي أنواع البضائع مصعدة جنوبًا أو منحدره شمالاً فهي محمولة علي سـطح الماء للتيار تطير إذا فتح لها القلاع .

وكان النيل من أكثر وسائل المواصلات اسـتخدامًا خاصـة فـي النواحي التجارية وقد ورد استخدام النيل في ذلك في العديـد مـن أوراق البردي العربية .

وكان التجار يصعدون في المراكب إلي منفلوط لجلب القمح منها نظرًا لما يمتاز به قمحها من جودة وطيب . وكانت الملاحة النهرية علي

النيل كثيرة جدًا في مصر الإسلامية حتى تعجب المقدسي وهو بمصر من كثرة المراكب السائرة والراسية هناك، وقد كانت حركة الملاحة النهرية تشمل مجرى النهر الرئيسي وفروعه، وكذلك الترع والخلجان الكبيرة بالوجه البحري . وكانت حركة التنقل بالمراكب تتم بين مختلف أنحاء مصر، كما أن استخدام النيل في المواصلات كانت أمرًا سهلاً وميسورًا .

ومن ناحية أخرى تم استخدام النقل في النيل لأغراض عسكرية، فالنيل هو خط دفاع طبيعي عن مصر ولذا كان المغيرون يتربصون بها حين ينحسر الماء عن أرضيها، وقد استخدم المقوقس النيل عندما أوشك عمرو بن العاص ومن معه علي هزيمته ولذلك أمروا بقطع الجسرين بين الفسطاط والجيزة . كما استخدم مروان بن محمد أخر الخلفاء الأمويين المراكب في عبور النيل عندما فر أمام العباسيين عام 132 هـ . وأنه كان يريد خلال ذلك ضرب الفسطاط بالنار ولذلك هرب الناس وركبوا المراكب ووقع في البحر من الناس والبهائم عدد كبير، ولما علم مروان بوصول الخرسانيين العباسيين إلي الفرما أنقذ قومًا في المراكب إلي بحري من كل كوره ليحرقوا كل مركب يجدوه في البحر . كما أجتهد أحمد بن طولون في "بنيان " المراكب الحربية . وفي ذلك يقول الشاعر :

له مراكب فوق النيل راكدة ... مما سوى القار للنظار والخشب .

وعمومًا كان النيل من أهم وسائل المواصلات في مصر الإسلامية، كما كانت الفسطاط حلقة الوصل بين الشمال والجنوب تصل إليها وتخرج منها المراكب تمخر عباب النيل بكل ما حبا الله به أرض مصر من الخيرات في حركة دائبة مستمرة .

وكانت علي صفحة النيل تسير السفن النيلية والمراكب تحمل الغلال والماشية وشتى أنواع البضائع مصعدة جنوبًا أو منحدره شمالاً . وكانت حركة الملاحة في مصر الإسلامية كثيفة بدرجة كبيرة نظرًا للنشاط التجاري الضخم الذي قامت به مصر في تلك الفترة، وكانت حركة السلع

المحمولة علي النيل تشمل مجري النهر وكذلك الترع الكبيرة المتفرعة عنه وكانت السفن تجري في النيل متصلة بأسواق الإسكندرية كما كانت تصعد في النيل إلي قرية بولاق التي كانت بمثابة سوق وإليها تنتهي مراكب النوبة انحدارًا ومراكب الصعيد الأعلى صعودًا ... وهكذا كانت السفن تجوب كل أنحاء مصر من جنوبها إلي الإسكندرية من أسوان إلي رشيد ودمياط إلي البحر المتوسط في الشمال .

وكانت أهم السلع المحمولة علي النيل في تلك الفترة هي المحاصيل الزراعية مثل القمح والشعير والكتان والأرز والأشجار والتبن والقصب (والعسل) وكانت كلها تنتقل من قرى مصر إلي مدنها، وهناك المصنوعات وبخاصة المنسوجات وكانت تنتقل بين مدن مصر إلي الأسواق المحلية عبر النيل وقنواته ثم عبر الأسواق الكبيرة كالفسطاط وتنيس ودمياط والقلزم وعيذاب والإسكندرية إلي خارج مصر .

لقد ازدهرت حركة الملاحة عبر نهر النيل في مصر الإسلامية وامتلأت بالسفن صاعدة وهابطة تحمل علي ظهرها كل أنواع السلع والبضائع، **وكان من نتيجة ذلك وجود العديد من مراكز التجارة علي النيل وهي :**

1- **الفسطاط** : والتي تقع علي نهر النيل وتتوسط الوجهين البحري والقبلي وكانت تتصل بالبلاد العربية عن طريق النيل وخليج أمير المؤمنين الذي ربط الفسطاط بالقلزم، وربط مصر بالبلاد العربية وخاصة الجزيرة، وكان لهذا الموقع أثره الكبير في ازدهار التجارة بها منذ تأسيسها .

2- **أسوان** : لقد كانت أسوان منذ عهد الفراعنة سوقًا كبيرًا وذلك لشهرتها بحركتها ونشاطها التجاري البارز، وازدهرت في العصر الإسلامي، وكانت هناك عدة عوامل وراء ذلك ومنها الموقع الملائم فهي تتاخم النوبة من ناحية الجنوب وطريقها النهري إبي داخل البلاد خال من

العقبات، وكذلك موقعها في نهاية طريق عيذاب، بالإضافة إلي وجود الذهب والزمرد بها، بالإضافة إلي منتجاتها الزراعية وبخاصة التمر. وكان التبادل التجاري داخليًا وخارجيًا .

3- **الإسكندرية** : كانت الإسكندرية عاصمة مصر خلال العصر الروماني واليوناني واحتفظت بمكانتها حتى تم الفتح العربي لمصر وظلت لها مكانتها وكيانها كميناء كبير علي البحر المتوسط يرتبط بداخل مصر بطريق نهري مستمر هو خليج الإسكندرية، وبهذا احتفظت الإسكندرية بوضع ممتاز كمركز للتجارة علي نهر النيل وعلي البحر المتوسط، وكان خليج الإسكندرية يكاد يكون مطابقًا لخط سير ترعة المحمودية الحالية .

وكانت السفن تجري في النيل لتتصل بأسواق الإسكندرية وكان لها مناسج للكتان والغلائل، وقد كانت تصل إلي الإسكندرية من داخل البلاد عبر قنوات النيل ثم يعاد تصنيعه في الإسكندرية أو يباع في داخل البلاد أو يصدر إلي الخارج من ميناء المدينة .

4- **تنيس ودمياط** : تقع تنيس علي جزيرة في بحيرة المنزلة، واشتهرت مع دمياط بصناعة وتجارة المنسوجات . وكان ميناء دمياط همزة الوصل بين نهر النيل والبحر المتوسط وكانت ميناء صناعيًا هامًا حيث لا يوجد به – وكذلك تنيس – أية مزروعات .

ولا يتم الوصول إلي تنيس إلا بالمراكب، ونظرًا لكثرة السفن تلتقي السفينتان تمسك أحداهما الأخرى، هذه صاعدة والأخرى نازلة بريح واحدة . وإذا فاض نهر النيل بتنيس في الصيف عذب مائها وفي الشتاء يغلب ماء البحر عليها .

5- **عيذاب** : وكانت علي البحر الأحمر ولم تكن علي شاطئ النيل، إلا أنها ارتبطت به مباشرة بطريق بري ينتهي إلي ثلاث مواني هي أسوان وادفو وقوص وساهمت في ازدهار التجارة بها .

6- **رشيد** : وكانت مدينة كبيرة ومركزًا من مراكز التجارة وازدهرت بها الأسواق لموقعها علي نهر النيل عند مصبه في البحر المتوسط بالغرب من الإسكندرية، علي أنه كانت هناك مراكز للتجارة علي النيل، وإن كانت أقل أهمية مثل قوص وادفو وأخميم والهنسا والفيوم وأسيوط في صعيد مصر وغيرها من المدن في الدلتا، وكان بها أسواق وعمارات ومتاجر .

ومن ناحية أخرى كانت هناك علاقات تجارية بين مصر والنوبة خلال العصر الإسلامي، وكانت النوبة تمتد حتى الخرطوم، وكان لابد للسفن القادمة من النوبة أن تتوقف عند بولاق لعدم مقدرتها السير شمالاً، وكذلك سفن المسلمين القادمة من أسوان لا يمكنها التقدم جنوبًا إلا بصعوبة، ومن أجل ذلك كانت قرية بولاق هي المكان الملائم الذي حتمته الظروف لتكون سوقاً للتعامل التجاري بين مصر والنوبة في ذلك الوقت . ولم يكتف تجار النوبة بجلب سلعهم عن طريق نهر النيل، بل إلي جانبه كانت القوافل البرية تأتي إلي أسوان . وكان يتم التعامل بالنقد أو الدفع المباشر والمقايضة .

وكانت مصر تستورد من بلاد النوبة الدقيق والعاج وجلود البقر والطيور والبخور وأنواع التطيب وكانت تصدر إليها المنسوجات والمحاصيل الزراعية .

د – نواخذة السفر الشراعي في الكويت :[1]

وهذه الدراسة تلقي الضوء علي الرحلات البحرية التجارية التي كانت تقوم بين الكويت وموانئ الهند وأفريقيا من خلال استخدام السفن الشراعية وذلك لنقل البضائع من وإلي هذه الموانئ . وتناولت الدراسة

---

(1) يعقوب يوسف الحجى، نواخذة السفر الشراعي في الكويت، ط2 (الكويت، شركة الربيعان للنشر والتوزيع، 1993)

بشيء من التفضيل مراحل هذه العملية منذ الاستعداد للسفر وحتى العودة إلي الكويت مرة أخرى وكان يتم الاستعداد للرحلات الشراعية الرسمية في الكويت في شهر سبتمبر من كل عام .

ويبدأ أصحاب السفن " سفن السفر " باختيار النوخذة لكل سفينة من سفنهم، وذلك ما كان يسمى بالنوخذة " الجعدي "، أي الذي لا يمتلك سفينة خاصة به . ويبدأ هذا النوخذة باختيار رئيس البحارة أو " المجدمي " ويحاول النوخذة في هذه الحالة اختيار أفضل ما يمكن من المجادمة . فعلي هذا الرجل يعتمد تنظيم رحلة السفر من أولها وحتى نهايتها . وما أن يتم اختيار المجدمي حتى يقوم بدوره باختيار البحارة أو " ضم البحرية " . وذلك يتطلب منه الخبرة الجيدة في معرفة بحارة الكويت وقدراتهم .

ويعتمد عدد البحارة المطلوبين علي حمولة كل سفينة . فإذا كانت السفينة ذات حمولة 3000 منٍ (225 طناً)، فإنها تحتاج إلي30 بحارًا (كل 1000 منٍ يحتاج إلي10 بحارة)، هذا هو المقياس المتبع آنذاك في الكويت.

وبعد أن يضم المجدمي البحارة، يبحث عن القلاف أو الاستاد الذي يرافق السفينة ويقوم بإصلاح الأضرار التي قد تتعرض لها . ثم يضم النهام، الذي ينشد للبحارة بصوت عاطفي جميل، ويشجعهم علي العمل الجماعي المرهق علي سطح السفينة . وقد يصحب النوخذة معه في رحلته مطربًا يضرب علي آلة العود ويدعى " المكبّس "، وذلك لإحياء الحفلات الغنائية حين تكون السفينة راسية في إحدى موانئ الهند أو اليمن أو أفريقيا. ثم يحدد المجدمي بعد ذلك موعدًا للبحارة للاجتماع بهم بالقرب من السفينة بقصد إعدادها لرحلة السفر.

ويبدأ عمل البحارة تحت إمرة المجدمي بإزالة العريش المغطي لسطح السفينة، ثم تنظف، ويكنس سطحها، وتعد للإنزال إلي البحر، حتى يكون بإمكانها أن تطفو علي سطح الماء . ثم تنظف السفينة من الداخل،

وتغسل بالماء غسلاً جيدًا، وتترك لعدة أيام، ثم يقوم الاستاد (القلاف) بقلفطتها، وهذا يعني أن يقوم بسد الفتحات بين الألواح بفتيل مشبع بزيت جوز الهند (الحل) . كما يقوم القلاف بفحص ألواح السفينة والمسامير الكثيرة في هيكلها، فهذه العملية من أساسيات الاستعداد للسفر . يتم بعد ذلك تجهيز مادة " الشونة "، وهي خليط من شحوم الخراف يطبخ مع بعض الجير المسحوق ويطلى به أسفل السفينة وحتى حد الماء (Water – Iine) . ويقوم البحارة بهذه العملية عن طريق الأيدي . وهذه المادة حين تجف تحمي أسفل السفينة من بعض الأصداف البحرية التي تلتصق بأسفلها، وتعمل علي تآكل ألواحها، وتقلل من سرعتها . وبعد أن تنتهي عملية الشونة، لا بد من وصلة " السنجني " .

ويقف البحارة صفًا ومعهم النهام ويغنون فنًا من غناء البحر خاصًا بطلاء السفينة، وحين يبدأ غناء السنجي يتجمع الناس حول البحارة للاستمتاع إلي هذه الوصلة المحببة إليهم . وبعد وصلة السنجي يبدأ إعداد آلة السفينة، وهي الصاري الكبير والصغير (العود والقلمي)، والفرامن (الخشبة التي ترفع الشراع فوق الصاري)، وهي الفرمن العود والفرمن الصغير. ثم هناك الحبال المختلفة اللازمة لتثبيت الصاري . وأخيرًا هناك الأشرعة المختلفة اللازمة للرحلة، وهي شراع العود، وشراع السفديرة، وشراع التركيت وشراع الجيب وهي إما تكون قديمة أو جديدة .

يأتي بعد ذلك إخراج السفينة من النقعة (الحوض)، وهنا ترفع علي مقدمتها ومؤخرتها الأعلام الكويتية، ثم ترفع شراعها الصغير (القلمي) إذا كان الهواء مناسبًا، وتخرج بهدوء . أما إذا تعذر ذلك فإن البحارة يثبتون أحد الحبال في مكان ما أمام السفينة ثم يجرونه فتتحرك السفينة ببطء نحو مخرج النقعة، وهي تجر خلفها قارب الماشوة والصاري العود الخاص بها ثم يأخذ البحارة مبلغًا ماليًا يسمي السلف ومقدارها ما بين 30 إلي 60 روبية، يتقاضاه قبل بدء الرحلة لشراء مستلزماته .

ثم تبدأ الأيادي برفع الشراع بقوة وعزم، وبعد كل فترة يتوقفون، ويصفقون، ثم يعودون للحبال ويجرون بقوة حتى يكتمل رفــع الـــشراع، وينتشر فوقهم فتبدأ السفينة حركتها وسيرها إلي شط العرب لحمل التمور في بدء رحلتها إلي الهند أو أفريقيا . ثم تصل السفن إلي الموانئ التجارية وتبدأ بإجراء العمليات التجارية .

وما أن تصل السفينة إلي مدخل شط العرب حتى تتجه إلي إحدى مزارع النخيل الممتدة علي طول الشط مثل المعـــامر وأبـــو الخـــصيب ويوسفان والعشار وغيرها، ثم تطرح بالقرب منها ويتجه النوخذة إلى تجار التمور للاتفاق علي شحنة من التمر . وبعد أيام تصل الأبـــلام العـــشارية المحملة بأكياس التمر (تسمي القلة)، وترسو بجانب السفينة حتى يتم شحن حمولتها إلي داخل السفينة. وهذه العملية، أي شحن التمور، قد تـــستغرق عشرة أيام أو شهرًا كاملاً، وفي خلال هذه الفترة يتمتع البحـــارة بـــالجو الجميل والحياة الهادئة التي يوفرها الشط لهم . وفي المساء يقوم الـــبعض بإقامة حفلات سمر علي سطح السفينة يدعون لها بعضًا من أصـــدقائهم، ويقيمون الولائم لهم. كما يحيى بعض الملاحين حفلات غنائية يشدو فيهـــا "المكّبس" يساعده العود والمرواس .

إن الشط يصبح في شهر أكتوبر ملتقى لسفن الكويت والهند واليمن وعمان، وكلهم قد جاء لشحن التمر . وحين يتم تخلـــيص أوراق الـــسفينة رسميًا في نقطة الفاو، تبحر هذه السفن بأشرعتها البيضاء الجميلة، وكأنها في سباق مع الزمن، كل نوخذة يحاول وصول أسواق الهند أو اليمن قبـــل غيره . ثم تخرج هذه السفن مع شط العرب وتتجـــه جنوبًـــا، فتمـــر أولاً بالقرب من جزيرة خرج الإيرانية ثم إلي جزيرة قيس وما حولها من جزر ثم إلي جزيره سلامة، فمضيق هرمز . وهنا ينقسم أسطول السفن الكويتي إلي قسمين . الأول يتجه شرقًا إلي موانئ الهند الغربية مـــرورًا بـــساحل

بلوشستان (ساحل مكران)، والثاني يتجه غربًا إلي موانئ اليمن مثل المكلاّ وعدن .

أما الأسطول الذاهب إلي موانئ الهند، فأول ميناء يصادفه هو ميناء كراتشي، وهناك قد يبيع التاجر حمولته من التمر أو بعضًا منها (عن طريق وكيل له هناك)، أما إذا كان السوق غير مشجع، فإن النوخذة يستمر في حمولته جنوبًا حتى ميناء بوربندر (خورميان) أو ميناء براور (براوة)، وحتى ميناء بومباي، حيث يتم بيع معظم التمور حينئذ . ومن بومباي يستمر النوخذة في مسيره جنوبًا إلي ميناء كاليكوت لشحن حمولة من الأخشاب إلي الكويت .

أما القسم الأخر من الأسطول الكويتي المتجه إلي موانئ اليمن فإن بعض سفنه يتوقف في ميناء المكلاّ حيث تبيع جزءاً من حمولتها إذا كان السعر مشجعًا أو تستمر غربًا، تدفعها رياح " الأزيب " الشمالية الشرقية حتى ميناء عدن، حيث تبيع كل ما عليها من تمر، وتعد نفسها للرحلة إلي موانئ ساحل أفريقيا الشرقية . وقد يجد التاجر أن السوق للتمر افضل في بربرة (علي الساحل الصومال الشمالي)، فيضطر النوخذة إلي ترك المكّلا أو عدن إلي بربرة وبيع التمر هناك . ومن بربرة إلي عدن حيث يشحن سفينته بالملح وغيرها من المواد الغذائية، ثم يتجه إلي المكّلا لإيصال مجموعة من الركاب إلي موانئ الساحل الأفريقي حيث قد يصل عددهم إلي المائة والخمسين راكبًا، فيكسب النوخذة بعض الروبيات من جراء نقلهم إلي هناك .. وحين يصل إلي ميناء ممباسًا وزنجبار يكون قد تخلص من البضاعة والركاب، فيذهب إلي زنجبار ثم إلي الروفيجي لشراء الجندل قبل عودته إلي الكويت .

وفي الطريق إلي الكويت، لا بد من المرور علي ميناء مسقط لعدة أيام حيث يرسل النوخذة برقية إلي التجار بالكويت يخبرهم عن وصوله إلي مسقط، أو يحاول بيع ما عنده من بضاعة في سوق مسقط . أما حين

وصول السفينة إلي الكويت عائدة من رحلتها من الهند أو السواحل، فأن أصدقاء النوخذة يخرجون لاستقباله ومعهم الهدايا للسفينة مثل أكياس الأرز والخراف، وحين يصلون إلي السفينة يعتلون سطحها ويحيون بحارتها، ويجلس النوخذة معهم ويقدم لهم شيئًا من حلوى مسقط المشهورة، ثم ينزل معهم إلي أهله، بينما يبقى المجدمي في السفينة مع بحارته حتى يتم إنزال حمولتها والصواري وآلتها، وإحضارها إلي النقعة، ثم رفعها علي الساحل وتغطيتها بالعريش حتى الموسم القادم . وفي أثناء هذه الفترة يكون النوخذة قد حسب اسهم (قلايط) البحارة بعد طرح " السلف " منه، ثم توزع عليهم .

وبعض هؤلاء البحارة لا يمكث مع أهله إلا أيامًا معدودة، ثم يستلمه نوخذة الغوص لمدة ثلاثة أشهر ونادرًا ما يتمتع البحارة بأشهر ثلاثة يقضيها بين أهله في راحة وبدون عمل حتى الموسم القادم، لقد كانت ظروف الحياة في الكويت آنذاك تحتم علي الجميع العمل .

... هذا علاوة علي العديد من الدراسات الأخرى التي تناولت تجارة الأنهار في إفريقيا وأمريكا وتم تناولها في فصول البحث .

9- صعوبات الدراسة :

واجه الباحث العديد من الصعوبات خلال إجراء الدراسة مثل أتساع منطقة البحث ذات الصلة والتي تمتد علي طول الجمهورية من الإسكندرية وحتى أسوان مرورًا بالقاهرة والبحيرة، ومن ثم تعدد الجهات ذات الصلة التي توجه إليها الباحث عند عملية جمع المعلومات وشملت أكثر من 10 عشر جهات مختلفة مثل هيئة ميناء الإسكندرية، وزارة الري والموارد المائية، شركة النيل العامة للنقل النهري، وزارة النقل، وزارة السياحة، هيئة النقل العام بالقاهرة، الجمعية التعاونية الإنتاجية للنقل النهري بالإسكندرية (كونلكس)، ناهيك عن ديوان محافظات الإسكندرية والقاهرة والبحيرة لاستكمال بعض البيانات من خلال "المحليات" وإدارات الملاحة الداخلية بها . كذلك اضطرار الباحث للسفر عدة مرات إلي الأقصر

وأسوان لأجراء المقابلات واستكمال جمع المادة العلمية من خلال العديد من شركات السياحة وشركات النقل النهري (البضائع) الخاصة . وهذا مما ضاعف من الأعباء المالية والصحية علي الباحث واستغراقه مدة زمنية كبيرة من أغسطس 2005 وحتى يوليو 2006 .

ومن الصعوبات الأخرى التي واجهت الباحث عدم تعاون بعض الجهات السابقة مع الباحث، بل ووصول الأمر إلي التعنت وحجب المعلومات وإملاء العديد من الشروط التي تنم عن الغرور وعقدة الأنا واستغلال المنصب والجهل بأهمية البحوث العلمية ودورها، خاصة إذا كان الأمر يتعلق ببعض الشركات القابضة المملوكة للدولة التابعة لوزارة الاستثمار .(*)

(*) من ذلك ما حدث للباحث عندما قابل رئيس مجلس إدارة شركة النيل العامة للنقل النهري وتوجه إليه بخطاب موقع من عميد الكلية ومختوم بخاتم شعار الدولة الدال علي الكلية وأوضحت له البيانات المطلوبة وهي بيانات رسمية وليست سرية، وظل الباحث أكثر من ساعتين داخل مكتب رئيس مجلس الإدارة في حوار يرقى إلي درجة التحقيق الجنائي والاستجواب وعبثًا حاول الباحث توضيح الهدف من البحث له ولكن دون جدوى . وفي نهاية اللقاء طلب رئيس مجلس الإدارة من الباحث بعض الشروط وقام بكتابتها بخط يده علي خطاب الكلية وتتضمن البنود الآتية :

1- لابد للجامعة – وليس الكلية – أن تخاطبه شخصيًا، كما طلب مني تليفون الجامعة.

2- أن يرفق بالخطاب الهدف من البحث وخطة البحث والمدة الزمنية اللازمة .

3- أن يرفق بالخطاب خطاب أخر يتضمن " مصير " هذا البحث ونتائجه .

4- أن يرفق بالخطاب خطاب أخر يتضمن " الالتزام الأدبي " للجامعة تجاه الشركة، معللاً ذلك بضرورة أن يمسك بخيوط " اللعبة " – كما أسماها – بيده وهذا إن دل علي شيء فإنما يدل علي التعسف في استغلال السلطة وضيق الأفق والاستهانة بالأساتذة والبحث العلمي معًا . فما كان من الباحث إلا أن شكره وحصل علي بياناته من بعض الجهات الأخرى وثيقة الصلة – ولديها نفس البيانات – مثل وزارة الاستثمار والهيئة العامة للنقل النهري .

علاوة علي إحجام الكثير من الإخباريين وبخاصة في القطاع الخاص لنقل البضائع أو قطاع نقل الركاب " المعديات " عن الحديث مع الباحث والتردد وإخفاء الحقيقة خوفًا من أن يكون للبحث الراهن علاقة ما "بالضرائب" أو غير ذلك علي الرغم من تأكيد الباحث علي عدم ذلك البتة.

... هذا علاوة علي العديد من الدراسات الأخرى التي تناولت تجارة الأنهار في أفريقيا وأمريكا وتم تناولها في فصول البحث .

الباب الأول
الماء والحياة والمجتمع : مدخل نظري

- الفصل الأول : أهمية الماء والمشكلات المرتبطة به .
- الفصل الثاني : الأنهار والحضارة الإنسانية .
- الفصل الثالث : نهر النيل .
- الفصل الرابع : الملاحة المائية .

الفصل الأول

أهمية الماء والمشكلات المرتبطة به

المبحث الأول

الماء أساس الحياة والوجود الإنساني

المادة اللغوية للماء هي (موه) ومنه : ماه يموه موها الرجل ،أي سقاه الماء، وماه يموه ويماه موهًا وماهت ومؤوها وأيضًا : ماهت البئر أي كثر ماؤها، وماهت السفينة أي دخلها الماء، ويقال أيضًا : ماء الشيء بماء الذهب أو الفضة ونحوهما أي طلاه، كذلك ماه عليه الأمر أو الخبر، أي زوره عليه وزخرفة، ولبسه، أو بلغة، خلاف ما هو، ومنه أيضًا : ماهت السماء، أي أنزلت الماء كثيرًا، وماهت العنب، أي إمتلأ ماء وتهيأ للنضج .

والماء في اللغة : هو المائع المعروف (أصله موه) وتصغيره (موية) والنسب إليه (مائي – مأوي – وماهي) والجوع منه (مياه – وأمواه)، ومنه : ماء الورد وماء الزهر .

ويدل أيضًا علي المرأة حيث أن معناها " ماوية "، وتجمع علي ماوي، ونسبت المرآة إلي الماء لصفائها حتى كأن الماء يجري فيها .[1]

ويعتمد كل فرد علي المياه في حياته وكذلك الحال بالنسبة لكل الكائنات الحية سواء الإنسان أو الحيوان أو النبات، وبدون المياه تهلك كل مظاهر الحياة وكذلك الزراعة والصناعة وغيرها[2] كما يلعب الماء دورًا هامًا في إشباع حاجات البشر مثل الشرب والصحة وخدمات الصحة

---

(1) جامعة القاهرة، معهد البحوث والدراسات الإفريقية – المؤتمر الدولي حول مشكلة الماء في إفريقيا، 1998، ص ص 82 – 83 .

(2) United Nations, natural resources, vol .1 (Washington, 1962, P.233) .

العامة والزراعة والصناعة وتوليد الطاقة والتعدين والملاحة والسياحة . بينما نجد أن الإسهامات الاقتصادية للماء تتمثل في الإنتاج والاستهلاك(1)

والماء هو عنصر جوهري لكل أنماط الحياة . ففي المناطق الجرداء يحدد أنماط التوطين ويلعب دورًا جوهريًا في الثقافة والديانات والتاريخ الإنساني . فمعدلات الصحة الجيدة والتغذية الملائمة تعتمد على توافر الماء بكميات معقولة، كما أن الماء يعتبر عنصرًا رئيسيًا لمعظم الأنشطة الاقتصادية . وعلى مدي آلاف السنين في الشرق الأوسط، اعتمدت الحضارة علي الزراعة المروية وأولت الحكومات مسألة الري أولوية كبري لتوفير الطعام للأعداد المتزايدة من السكان (2)

ومن ناحية أخرى نجد أن مصايد الأسماك والطاقة والنقل والصناعة والسياحة تعتبر من بين القطاعات التي يلعب فيها الماء دورًا هامًا . ويعتبر الري في هذه الدول – باستثناء الدول البترولية الصحراوية – أحد عناصر النشاط الرئيسية وإن كانت حصة الزراعة هناك تتناقص من عام لآخر بسبب النمو السكاني المتزايد وزيادة التحضر . وسوف تؤدي كل هذه العوامل إلي تفاقم مشكلات نوعية المياه والبيئة وغيرها.(3)

وليس للماء أهمية في حد ذاته، ولكن قيمته تتحدد في ضوء استخدامه . حيث يستخدم الماء في العديد من المجالات مثل إنتاج الغذاء والصناعة وتوليد الطاقة والصحة العامة والنقل والترفية والبهجة التي يدخلها علي النفوس من خلال المسطحات المائية الطبيعية والصناعية(4)

---

(1) R-. Maria Saleth, water resources and economic development (U K, Cheltenham, An Elgar reference Collection, 2002, P . xii) .

(2) The World Bank, a strategy for managing water in the middle East and North Africa (Washington, 1994, P . 2) .

(3) Ibid ., P . 3 .

(4) Australian Academy of Science, water resources – use and management (London, Cambridge university Press, 1964, P.429)

المبحث الثاني

الجوانب الاقتصادية للمياه

منذ حضارات أودية الأنهار في قديم الزمان، ظلت موارد المياه بمثابة عاملاً رئيسيًا في التنمية الاقتصادية . وقد تركزت معظم المستوطنات البشرية وأنشطتها الاقتصادية حول أودية الأنهار والمسطحات المائية الأخرى . وعلى الرغم من أن النمو السكاني والتقدم الفني وزيادة الأنشطة الاقتصادية ساعدت على زيادة المستوطنات البشرية وتعدُد أنشطتها الاقتصادية بعيدًا عن أودية الأنهار إلا أن ذلك زاد من درجة اعتمادها على المياه ويتضح ذلك في الدول النامية في أفريقيا وآسيا والتي بها 70% من سكان العالم . ولأن هذه الدول لا زالت تعتمد على الزراعة كنشاط اقتصادي رئيسي، فإنها تحتاج إلى المزيد من موارد المياه لمقابلة الاحتياجات المتزايدة للأنشطة الصناعية والزراعية والزيادة السكانية . وقد ساعدت تنمية موارد المياه في التغلب على أزمة الغذاء في الخمسينات والستينات من القرن العشرين وتقديم مصادر رخيصة وخالية من التلوث للطاقة لدعم خطط التنمية الصناعية ورفع مستوى المعيشة .

ولكن هذه الخطط الآن تتعرض للخطر بسبب الاضطرابات الاجتماعية والايكولوجية في مناطق المشروعات وملوحة الماء وزيادة الحاجة إلى مياه الري واستنزاف المسطحات المائية في المناطق شبه القاحلة والماء الملوث بما يجلبه من المخاطر الصحية في المراكز الحضرية مما يزيد من الأعباء الاجتماعية، كما نجد أن سوء استخدام المياه وسوء إدارة مواردها يقلل من الفوائد الاجتماعية الناتجة عن زيادة الإمدادات، ونتيجة لذلك فإن العوائد الاقتصادية من موارد المياه تميل إلي التناقص بمرور الوقت في كل الدول، كما أن توافر الماء ما زال يشكل عائقًا أساسيًا أمام التنمية الاقتصادية وخصوصًا بين الدول التي تتميز بانخفاض معدلات الدخل .

وتوجد أيضًا حالات معينة تقدم دليلاً قويًا علي الإسهامات المتناقصة لتنمية موارد المياه . ففي الهند مثلاً والتي يوجد بها ما يقرب من 90 مليون هكتار، فإن حوالي عشر ($\frac{1}{10}$) هذه المساحة تظل بدون فائدة، وما يقرب من ($\frac{1}{6}$) سدس المنطقة المروية فعلاً تتعرض لتراكم المياه ومن ثم ملوحة التربة وهي تؤدي إلي تدهور الطاقة الإنتاجية علي المدى القصير وفقدان موارد الأرض علي المدى الطويل، كما تؤدي – علي المستوي العالمي – إلي انخفاض السعة التخزينيه لكل الخزانات في العالم والتي تقدر بحوالى ستة آلاف كيلومتر، حيث نجد أن المقدار الفعلي للماء المتاح بها يكون أقل من طاقتها . ومثل هذه الفجوة بين سعة التخزين وتوافر الماء الفعلي يعتبر نتيجة لبعض المشكلات مثل تراكم الغرين Siltation وتناقص المياه المتجمعة وعدم انتظام تدفق الماء . ومن ناحية أخرى فإن المساحة المتأثرة بالملوحة بسبب الأسلوب المتبع في الري تتراوح ما بين 20 و 47 هكتار وتسبب خسارة بسبب فاقد طاقة هذه المساحات المهدرة بنسبة تصل إلي 30 % .

وعندما يكون الناتج الكلي أقل من وضعه الأمثل نتيجة للتأثيرات الإجمالية لعدم الاستفادة وفاقد الطاقة الإنتاجية الناتج عن الملوحة، فإن إنشاء أو تمويل طاقة ري إضافية تعتبر عائقًا في العديد من الدول . فالتكلفة الرأسمالية لطاقة الري الجديدة مرتفعة التكاليف في العديد من مناطق العالم تزداد بمعدل أسرع نتيجة للتكاليف البيئية وإعادة التوطين وزيادة التكلفة نتيجة للتقاعس والتأجيل . فالتكلفة المقدرة لإضافة مساحة هكتار لخزان الري تتراوح ما بين ألف وخمسمائة وأربعة آلاف دولار في الصين والهند، وبين ستمائة وعشرة آلاف دولار في البرازيل والمكسيك . وفي بعض مناطق إفريقيا يمكن أن تتراوح ما بين عشرة آلاف وعشرين ألف دولار . وفي ظل هذه الظروف وحيث تتناقص الإسهامات الرأسمالية أو الإنتاجية للمساحة المروية مع زيادة التكاليف المالية والبيئية فلا عجب

إذن أن يتدهور صافي الإسهامات الاقتصادية لمشروعات المياه في العديد من الدول .

وهناك أمثلة أخرى مماثلة للإسهامات الاقتصادية لموارد المياه يمكن اكتشافها في القطاعات الأخرى . ففي القطاع الحضري نجد أن إضافة المزيد من الماء للخطوط المائية الموجودة يمكن أن يساهم بصورة كبيرة في زيادة التكاليف وليس المنافع في صورة وجود خسارة المياه وتدني معدلاتها والتكلفة العالية لمعالجتها . ومن أمثلة ذلك أن حجم خسائر المياه في مكسيكو سيتي عالية جدًا لدرجة أن الفاقد يكفي لتغطية حاجة مدينة روما .

وهنا نجد أن الاتجاه المتدهور في صافي الإسهامات الاقتصادية لموارد المياه يحدث نتيجة لسوء استخدام المياه وسوء إدارة مواردها وتناقص إنتاجياتها والارتفاع المتزايد لتكاليفها المالية والبيئية كما أن البعد الاقتصادي لأزمة المياه الحالية يتضمن الجوانب الاقتصادية والاجتماعية والايكولوجية وثيقة الصلة بالاقتصاد . وأن التحدي الذي يواجه الحكومات القديمة والأجهزة الدولية في الوقت الحاضر هي كيفية تحسين الأداء الاقتصادي والمالي لقطاع المياه من أجل تدعيم استخداماته في التنمية السوسيو اقتصادية .

ومن ناحية أخرى تشمل الجوانب الاقتصادية للمياه بعض القضايا وثيقة الصلة مثل أسواق الماء ومشاركة القطاع الخاص والصحة والتغيرات المناخية وعمليات نقل المياه وإعادة تدوير أو تنقية الماء ومشروعات تطوير موارد الماء (1)

وعند وجود الماء في منطقة ما تثور العديد من التساؤلات والاهتمامات حول كيفية الاستفادة المثلي منه وتخزينه والحفاظ عليه

---

(1) R.Maria Saleth, water resources and economic development, op. cit ., pp . xii – xix .

وتوزيعه ... ولذلك فليس من المستغرب أن تهتم كل دول العالم سواء المتقدمة أو النامية بوضع الخطط والبرامج والمشروعات وثيقة الصلة بالمياه وفي سبيل ذلك توفر العديد من الوسائل التكنولوجية والإدارة التنظيمية والموارد المالية .

فقد اهتمت الولايات المتحدة اهتمامًا كبيرًا بالموارد المائية وأقامت العديد من المشروعات والخطط والبرامج ورصدت الأموال من أجل ذلك، كما قامت بجهود كبيرة في تطوير أحواض الأنهار آخذة في الاعتبار خصائصها الجيولوجية والجغرافية والطبوغرافية والمناخية . فالمصادر المائية هناك – علاوة علي الأمطار – عبارة عن مركب من عدة أنهار كبري تقع في مناطق جغرافية ومناخية مختلفة، فهناك مناطق رطبة وأخرى قفر وهناك المناطق الجبلية والسهلية . وترتب علي ذلك وجود العديد من البرامج الحكومية والخاصة لمشروعات المياه وذلك نتيجة لزيادة عمليات الري وزيادة التحضر والتصنيع وزيادة الطلب علي كميات كبيرة ونوعيات جيدة من المياه، وتمت هذه الدراسات في ضوء المعلومات المتوفرة عن المياه من حيث تساقط الأمطار والثلوج والمياه السطحية والجوفية والترسيب والتكوين الكيميائي ومعدلات البخر ودرجة رطوبة التربة .

ونظرًا لإدراك الولايات المتحدة لأهمية المياه أنشأت إحدى الهيئات ذات الصلة وهي الوكالة الأمريكية للتنمية الدولية من أجل توفير المياه النقية من خلال جهودها التعاونية مع 42 دولة، كما أولت كل من منظمة الصحة العالمية ومنظمة الصحة الأمريكية هذه القضية أهمية كبري وبخاصة القضاء علي التلوث والأمراض التي تنتقل من خلال المياه والتعامل الصحي مع المخلفات ومياه الصرف .

ومن ناحية أخرى اهتمت الولايات المتحدة ببعض القضايا الهامة – بالإضافة إلي ما تقدم – مثل الملاحة ومواجهة الفيضانات والري

ووضعت العديد من الخطط لدراسة أحواض الأنهار هناك كوحدات مائية وفيزيائية وجغرافية وتناولها واعتبار هذه الخطط كجزء من خطة الاستثمار الكلي لكل قطاعات الاقتصاد القومي [(1)]

وفي استراليا توجد وسيلتين رئيسيتين للحفاظ علي موارد المياه وتنميتها وهما :

أ – المشروعات التي يجري تنفيذها لمواجهة المتطلبات المائية في الاستخدامات الداخلية أو الصناعية، وتسمي مشروعات الحفاظ علي المياه باسم " التنمية الثانوية "، وهي ضرورية لمجالات الصحة وتحقيق الرخاء ومواجهة إقامة صناعات جديدة والزيادة السكانية .

ب – المشروعات التي تم تنفيذها كمشروعات تنمية أولية استنادًا إلي توافر الماء وهو ما يخلق طلبًا علي المياه بدلاً من مواجهة حاجات موجودة، ومن أمثلتها الري والمشروعات الكهرومائية، والاتجاه الغالب في مثل هذا النوع هو إقامة مشروعات متعددة الأغراض .

وفي الفئة الأولي – وهي الخاصة بالحفاظ علي المياه – يجب أن يتحقق فيها توازن بين العرض والطلب . كما نجد أن توفير الإمداد بخطوط الماء للأغراض الصناعية والتجارية الداخلية يخلق حاجة لنقل الماء بالأنابيب من المصادر البعيدة وإعادة استخدام مخلفات المياه وتحلية مياه البحر، مما يؤدي إلي استيطان السكان في تلك المناطق .

وفي الفئة الثانية – مشروعات التنمية الأولية – نجد أن هذه المشروعات تكون أكثر مرونة . وهي تساعد علي زيادة اللامركزية وتوفير المنتجات الأولية وتحسين مستوي المعيشة وتطوير مشروعات تجارية لإنتاج السلع باستخدام الماء .

---

(1)United Nations, natural resources – United states papers prepared for the united Nations conference on the application of science and technology for the benefit of the less developed areas, vol.1, Washington, 1962, p p . 233 – 235 .

وتتمثل مشكلة نقص المياه في استراليا في أنهـا يتعـين عَليهـا مواجهة الزيادة السكانية الكبيرة نتيجة للهجرات المتزايدة إليهـا، ولـذلك يتعين عليها الاستفادة من الموارد المائية الرخيصة مثل المسطحات المائية والمياه الجوفية وإدارة موارد المياه بشكل جيد من خلال توفير المعلومات الجيدة عنها ومواكبة التطورات العلمية والتكنولوجية ذات الصلة [1]

ومن ناحية أخري تعتبر **مشكلة الجفاف** من المشكلات الهامة التي أصابت أجزاء كبيرة من العالم وجذبت الأنظار بوصفها مـشكلة عالميـة ومثال ذلك موجة الجفاف التي أصابت الدول الساحلية في شـمال غـرب إفريقيا بالإضافة إلي الحبشة والسودان وما ترتب علي ذلك مـن حـدوث المجاعات . كما حدث نقص شديد في المياه في بعض أجـزاء الولايـات المتحدة الأمريكية وخصوصًا كاليفورنيا عقب موجة الجفاف هناك وترتب علي ذلك انخفاض المخزون الغذائي هناك .

كما لم تسلم دول أوربا الغربية ذات المناخ المطير مـن الجفـاف ونقص الماء في العقد الماضي، ففي اليونان جري اللجـوء إلـي نظـام الحصص، وحدث نقص مماثل في كل من إنجلتـرا وإيطاليـا وأسـبانيا والمجر وسويسرا وكانت موجه الجفاف التي ضربت إنجلترا فـي عـام 1997 هي الأشد من نوعها علي مدي قرنين .

والذي يدعو إلي القلق هنا ليس هو قلة المياه في حد ذاتها وإنمـا الافتقار الشديد للماء النظيف الصالح للشرب والري، فقد تلوثـت معظـم أنهار العالم . وخلال الأربعين عامًا الماضية أزداد الطلب علـي الميـاه نتيجة لزيادة عدد السكان وخصوصًا في الدول النامية . ففي عـام 1950 كان سكان العالم هو 2.5 بليون نسمة ومع حلول عام 1996 وصل إلـي 5.77 بليون . وفي كل عام يضاف مائه مليون نسمة، وفي عـام 2010

---

(1) Australian Academy of science, water resources - use and management, op . cit., pp.4 –5 .

سوف يصبح عدد سكان العالم 7 بليون نسمة، وبعد مرور خمسة عشر عامًا سوف يصل العدد إلي 8.2 بليون نسمة، وهذه الأعداد المتزايدة تحتاج إلي المزيد من المياه للشرب والري والصناعة وقضاء وقت الفراغ ... الخ .

وتتعاظم مشكلة نقص المياه بسبب التلوث البيئي والكوارث الطبيعية والزيادة السكانية، كما تتأثر السياسات المائية أيضًا باعتبارات الجغرافيا السياسية والتي تمنع استغلالها بشكل أمثل . وإذا استمرت الأمور علي ما هي علية الآن فسوف تزداد حدة الأزمات والكوارث في العديد من مناطق العالم وسوف تتعرض النظم الاجتماعية والاقتصادية للخطر (1)

وتعتبر منطقة **الشرق الأوسط** أوضح مثال علي ذلك، فوضع المياه في الشرق الأوسط وشمال إفريقيا غير مستقر . فالنمو السكاني ومعدل التنمية الاقتصادية يفوق عملية إدارة المياه التقليدية، كما تتم مواجهة ندرة المياه والتلوث المتزايد بدرجات متفاوتة في هذه المناطق، الأمر الذي يجعل من الأهمية بمكان سرعة معالجة قضايا كفاءة المياه وتوزيعها ونوعيتها وذلك لإدارة الأزمة بشكل فعال . وسوف يقل المتوسط السنوي لنصيب الفرد من المياه بمقدار 8 %، أي من 3430 متر مكعب للفرد في عام 1960 إلي 667 متر مكعب في عام 2025، وهذه المستويات تقل عن المستويات العالمية .

وعلاوة علي ذلك فإن 35 % من موارد المياه المتجددة يتم الحصول عليها من الأنهار التي تنبع من خارج المنطقة، وهذه الموارد تتعرض للتناقص بسبب استخدام دول الجوار في أعالي النيل . وفي منطقة

---

(1) Arnon Soffer, rivers of fire, translated by : Murray Rosovsky and Nina Copaken (oxford, Rowman and Littlefield Publishers, Inc ., 1999, pp . 1 – 2) .

الشرق الأوسط وشمال إفريقيا نجد أن الأنهار والموارد المائية الأخرى التي تعبر الحدود الإقليمية لتلك الدول يمكن أن تؤدي إلي صراعات كبيرة فيما بينها مما ينعكس سلبًا علي قضية إدارة المياه . ويعتمد ثلثي كل الشعوب العربية علي تدفق الأنهار من دول غير عربية، كما أن 25 % منهم يعيشون في بلدان لا تتوافر فيها إمدادات سنوية من المسطحات المائية . كما يستنزف التلوث المال والجهد في سبيل علاجه [1]

ومن ناحية أخرى ومثلما يوجد للماء العديد من الفوائد، إلا أن له العديد من التأثيرات الضارة مثل تلك التي تحدثها الفيضانات Flood وتآكل التربة Soil erosion، وتراكم المياه waterlogging في الأرض مما يضر ضررًا بالغًا بالنباتات . كما أنه قد يسبب العديد من الأضرار الاقتصادية والاجتماعية مثل التهجير الناتج عن الفيضانات [2]

(1) The World Bank, a strategy for managing water in the Middle East and North Africa, (Washington, 1994, p p . 1 – 2) .

(2) Australian Academy of science, water resources, op.cit., p. 429 .

المبحث الثالث

الجوانب السياسية للمياه

مثلما ارتبطت وفرة المياه بالنماء والتقدم والسلام، فإنها في بعض المناطق تحولت من مشكلة قابلة للحل إلي " أزمة " تحتم معها وجود الصراع السياسي والعسكري ولم تعد تصلح معها الحلول التقليدية، كما قد نجد أن حل المشكلة المائية في مناطق أخرى قد أخذ طابعًا اقتصاديًا بحتًا أي مجرد ارتفاع في التكلفة المالية وليس " ندرة في المياه " كما قد يغلب الطابع القانوني الدولي علي المشكلة في منطقة معينة كحوض نهر النيل مثلاً ... وهكذا (1)

فالماء وهو ضروري لوجود وأمن الدول المعنية نظرًا لعلاقته بالمصلحة القومية والجوانب السكانية والتنمية الاقتصادية والزراعية وأحيانًا الايديولوجيا كما هو الحال بالنسبة لإسرائيل، كما أنه يمكن أن يساهم في تشكيل السياسات الداخلية والخارجية مثلما هو الحال بالنسبة لمنطقة الشرق الأوسط عمومًا (2)

ومما يؤكد محورية هذه القضية أن أصدر أحد مراكز الأبحاث الأمريكية تحذيرًا من أن صراعات وحروبًا كبيرة تنتظر منطقة الشرق الأوسط في المستقبل بسبب مشكلة المياه . وفي السنوات الأخيرة احتلت قضية المياه أولوية كبيرة في اهتمامات الحكومات في منطقة الشرق الأوسط ومناطق أخرى وبعض المنظمات الإقليمية والدولية وأصبح مصطلح الأمن المائي " من المفردات الشائعة في لغة الأعلام اليومي مثل مصطلحات " الأمن القومي " و "الأمن الغذائي" .

---

(1) رمزي سلامة، مشكلة المياه في الوطن العربي – احتمالات الصراع والتسوية (الإسكندرية، منشأة المعارف، 2001، ص ص 3 – 4) .

(2) Arnon Soffer, rivers of . fire, op . cit ., p . 1 .

ومن المظاهر التي تدل علي خطورة المشكلة المائية وتنامي الاهتمام الحكومي والشعبي بها أنه في غضون ثلاثة أسابيع فقط انعقدت في دمشق ندوتان دوليتان لبحث هذه المشكلة وذلك في عام 1989 .

كما تبنت ندوة مصادر المياه واستخداماتها في الوطن العربي التي عقدت في الكويت شعار الأمن المائي وأصدرت بياناً حول الأمن المائي العربي دعت فيه الدول العربية للتحرك الفوري لتحقيقه من خلال خطة يتم تطبيقها علي المستويين القطري والقومي .

وفي شهر سبتمبر عام 1986 تبني المجلس الاقتصادي والاجتماعي لجامعة الدول العربية في دورته الرابعة عشرة المنعقدة في عمان مقولة " الأمن المائي رديف للأمن الغذائي" وأوصي بدعوة المنظمات العربية المتخصصة إلي وضع مخطط قومي لتحقيق الأمن المائي العربي .

ومنذ مطلع الثمانينات، كثر الحديث عن الحرب القادمة في الشرق الأوسط بسبب الصراع علي المياه وذلك بسبب موجات الجفاف في منطقة وادي النيل والقلاقل والحروب الأهلية المنتشرة في المنطقة والإعلان عن مشروعات سدود في المشرق العربي واستخدامات الأنهار السطحية بكامل طاقتها، مما قد يقود إلي انقلابات وتغيرات سياسية واجتماعية، بل وعسكرية غير متوقعة، مما زاد من الاهتمام بهذه القضية (1)

فالشرق الأوسط هو أكثر القطاعات جفافاً في المناطق الرئيسية في العالم . وباستثناء تركيا وبعض المناطق الجبلية، فإن سقوط المطر لايكفي للزراعة بدون الاعتماد علي الري . ونجد أن تدفق أنهار الشرق الأوسط

---

(1) غسان دمشقية، أزمة المياه والصراع في المنطقة العربية (دمشق، الأهالي للطباعة والنشر والتوزيع، 1994، ص ص 5 – 8) .

الرئيسية مثل النيل والفرات يأتي نتيجة للأمطار والثلوج التي تتساقط خارج المنطقة .

ونجد أن إقامة الحدود السياسية بين دول المنطقة حتم عليها المشاركة في مياه هذه الأنهار مع الدول الواقعة خارجها مثل الحبشة وتركيا وكذلك مع بعضها البعض . وعلاوة علي ذلك فإن الحدود السياسية قسمت العديد من أحواض الأنهار الأصغر التي تكونت داخل هذه المناطق مثل الأردن والأورونتيس Orontes والعديد من خزانات المياه الأخرى .

ونتيجة لذلك فإن معظم دول المنطقة تعتمد في إمداداتها المائية من وراء حدودها، ولكن درجة هذا الاعتماد تختلف بصورة كبيرة . فمن ناحية تنبع كل مياه لبنان من داخل حدوده، بينما نجد أن 95 % من الماء الذي تستخدمه مصر يأتي من خارج حدودها . وفي مناطق أخرى نجد دولاً لديها خطوط إمداد للمياه داخل حدودها بالإضافة إلي أنها تعتمد إلي حد كبير علي المياه الجوفية أو تدفقات الأنهار من الدول الأخرى . فالعراق يعتمد علي هذه المصادر الخارجية لتغطية حوالي ثلثي الاستهلاك المائي .

وقد نتج عن هذا الوضع المعقد مشكلات كثيرة تحيط بمجالات التعاون الدولي. وفي الشرق الأوسط نجد أن هناك واقعًا مزعجًا لأن العلاقات بين الدول غالبًا ما تسوء بسبب العداوات طويلة الأمد والتي تتفاقم بسبب المنازعات بشأن بعض القضايا . فقد كانت المنطقة مسرحًا للعديد من الصراعات المسلحة منذ الحرب العالمية الثانية . وعلي الرغم من أن هذه الصراعات لم تندلع بسبب المياه، ولكنها – وبخاصة بين العرب وإسرائيل – ولّدت اتجاهات تجعل من الصعوبة بمكان التعاون بشأن قضية المياه بسبب الشك المتبادل والعداء المستمر علاوة علي عدم وجود أبنية إقليمية فعالة تجمع المتنافسين في المنطقة علي المياه . كما نجد أن أكبر منظمة إقليمية بالمنطقة وهي جامعة الدول العربية لا تشمل

الحبشة أو تركيا أو إسرائيل، ناهيك عن ضـعف هـذه المنطقـة حتـى بخصوص احتواء المنازعات فيما بين الدول العربية .

وبجانب وجود وزيادة هذه المنازعات، فإن الحصول على المياه من مواردها يتعرض للعديد من الضغوط بسبب الزيادة السكانية والتنمية الاقتصادية وتوقعات المستوي الأعلى للمعيشة . علاوة على زيادة سكان إسرائيل والأردن بسبب معدلات الهجرة الكثيرة إليهما، وكذلك استغلال الأراضي المحتلة في فلسطين . ومن ناحية أخـرى نجـد أن التحـضر والتصنيع والاستخدام المتزايد للأسمدة والمبيدات الحشرية والمواد القاتلة للحشائش، سوف تساهم في المنازعات الخاصة بنوعية المياه .

وفي الوقت ذاته لا توجد فرص كبيرة لزيادة كميات المياه التي يتم ضخها للشرق الأوسط . وكـل ذلـك أدي بـدول المنطقـة إلـي إدارة اقتصادياتها بأمتار مكعبه أقل من الماء لكل مواطن .

وتتعدد مجالات النزاع حول المياه فـي الـشرق الأوسـط مثـل حصص التوزيع والتلوث وحقوق الملاحة والمصايد وحدود المسطحات المائية . وقد تفرض اعتبارات السياسة الداخلية قيـودًا علـي الـسياسات الأجنبية المتصلة بالمياه (1)

وأوضحت كثير من الدراسات أن الأنهار العربية الثلاث الكبرى " النيل والفرات والأردن " هي بؤر متوقعة لصراعات دموية حقيقيـة وإن المياه تستخدم كأدوات وكأهداف للحرب حيث تـستخدم مـصادر الميـاه لأغراض عسكرية وإن الظلم وعدم العدل في توزيع المياه سيكون سببًا في تفجر الخلافات والتوترات . فالمياه ربما تكون أغلي من البترول وأكثـر قيمة . فالشعوب لن تموت إذا لم تجد بترولاً، أما إذا لم تجد المياه الكافيـة لحياتها فإن تلك الحياة تصبح لا معنى لها بل مستحيلة ... ومما يزيد مـن

---

(1) Greg Shapland, rivers of discord – international water disputes in the Middle East (New York, st . Martin's Press,1997,pp.1 –3)

خطورة الموقف أن المياه العربية تتحكم فيها دول غير عربية مثل إثيوبيا وتركيا، مما يتطلب التعاون بين أطراف المنطقة [1]

وكان من نتيجة كل ذلك أن حاولت دول الشرق الأوسط خلال العقود الماضية تنمية موارد المياه بما في ذلك تنمية الأنهار الدولية والمياه الجوفية من منظور مصالحها الخاصة، ولكن فرضت الظروف الدولية المتغيرة بما فيها اتفاقيات السلام بين العرب وإسرائيل إلي تكوين عدة لجان لمناقشة قضايا إقليمية مثل مشكلات المياه واللاجئين والحد من التسليح والايكولوجيا ... الخ . ونجد أن التغيرات الجيوسياسية في حوض نهري دجلة والفرات وحوض النيل سوف تساعد علي الوصول إلي حلول لمشكلة المياه، وسوف يتم حلها من خلال المفاوضات الثنائية بين إسرائيل والأردن أو إسرائيل والفلسطينيين أو بين سوريا ولبنان علي الرغم من وجود العديد من بؤر التوتر بين تركيا وسوريا والعراق وبين مصر والسودان والحبشة. وفي التسعينات من القرن العشرين زاد الأمل في التوصل إلي حلول وتم تغطية احتياجات المياه في مجال الصناعة بمساعدة الدول الغنية في العالم وزيادة التقنية التي تقلل من استهلاك المياه في الزراعة . وزادت المبادرات السياسية ذات الصلة لحل هذه المشكلة، وفي هذا الصدد أصدر وزير خارجية إسرائيل – آنذاك – شيمون بيريز مجموعة اقتراحات لتحلية مياه البحر المتوسط والأحمر ومد قنوات منهما إلي البحر الميت . وقد أوضح في كتابه " الشرق الأوسط الجديد " إمكان نقل الماء عبر سوريا إلي إسرائيل، كما تم وضع العديد من الاقتراحات للوصول إلي معاهدات يمكن من خلالها استخدام مياه نهر النيل والفرات ودجلة ونهر الأردن بطريقة اقتصادية وكذلك التعاون في مجال نقل المياه

---

(1) نبيل فارس، حرب المياه في الصراع العربي الإسرائيلي (غير مبين بلد النشر، دار الاعتصام، 1993، ص 16)

وتبادل المعلومات وكذلك شراء المياه من تركيا ونقل مياه النيل إلي إسرائيل والفلسطينيين (1)

وفي أوائل القرن العشرين نجد أن معظم الاتفاقيات بخصوص الأنهار الدولية في الشرق الأوسط قد تم توقيعها بواسطة أحدي دول الشرق الأوسط وراعيها الأوروبي أو بواسطة دولتين أوروبيتين استعماريتين لبعض دول المنطقة، فمثلاً تم توقيع الاتفاقيات الخاصة بدجلة والفرات والأردن واليرموك بواسطة فرنسا وإنجلترا . كما حددت اتفاقية عام 1922 حقوق السوريين في نهر الأردن كما حددت الاتفاقية الموقعة بين مصر وبريطانيا منذ عام 1929 تقسيم المياه بين مصر والمحمية البريطانية في السودان .

كما تم توقيع بعض الاتفاقيات بواسطة الدول في المنطقة بعد نهاية الحكم الاستعماري . وفي عام 1959 كانت مصر والسودان من الدول الموقعة علي اتفاقية جديدة لتقسيم مياه النيل . وفي هذه الوثيقة – كما هو الحال في اتفاقية عام 1929 – جرى اعتبار النهر وحدة واحدة مما يتطلب إدارة مشتركة، كما وقعت كل من تركيا والعراق معاهدة صداقة وحسن جوار عام 1946 وتم فيها التأكد من أهمية الحفاظ علي نوعية المياه الجيدة وسهولة تدفقها في حوض دجلة والفرات، كما حددت هذه الاتفاقية نمط التعاون بين الدولتين بخصوص إنشاء مشروعات المياه والحفاظ عليه .

وعلي الرغم من كل ذلك إلا أن منطقة الشرق الأوسط قد شهدت عدة صراعات بخصوص مياه الأنهار الدولية ومن أكثرها تعقيدًا تلك المتعلقة بنهر الأردن وروافده بسبب الحاجة الشديدة إلي مياهه وندرتها في الوقت ذاته، كما حدثت صراعات بين تركيا والدول الأخرى المطلة علي نهري دجلة والفرات . وهذه المنازعات معقدة جدًا لأن الأحواض المختلفة

(1) Arnon Soffer, rivers of fire, translated by : Murray Rosovsky and Nina Copaken, op. cit., pp.2-4 .

تتصل ببعضها البعض، فمثلاً نجد أن نهر الفرات يؤثر علي دجلة والعكس صحيح، وإن نهر الأورونتيس يؤثر علي نهري الفرات والأردن، ونهر الفرات يؤثر علي نهر اليرموك، وهنا نجد أنه بسبب الحاجة الماسة إلي المياه بتلك المنطقة من العالم، تأخذ الصراعات فيما بينها أبعادًا خطيرة وتحدد العلاقات بين الدول . فمثلاً نجد أن السياسة المائية في سوريا بخصوص نهر الاورنتيس ودجلة تشكل أساس علاقتها بتركيا، كما أن احتمالات الصراع في الشرق الأوسط لا يزال قائمًا بسبب تكافؤ القوي بين بعض هذه الدول مثل سوريا والعراق (1)

هذا وقد أهتم الإسلام بالمياه اهتمامًا كبيرًا، حيث أوضح أن الماء هو أول مخلوقات الله، بل وارتبطت بالذات الإلهية، ويوضح ذلك العديد من الأحاديث الشريفة ومنها : (عن عبد الله بن عمرو بن العاص، قال : سمعت رسول الله ﷺ يقول " كتب الله مقادير الخلائق كلها قبل أن يخلق السماوات والأرض بخمسين ألف سنة . قال : وعرشه علي الماء") (2)

كما يضرب به المثل في الطهارة والنظافة ومن ذلك الحديث الشريف (عن أبي هريرة ﷺ : قال : سمعت رسول الله ﷺ يقول " أرأيتم لو أن نهرًا بباب أحدكم يغتسل منه كل يوم خمس مرات هل يبقي من درنه شيء ؟ قالوا لا يبقى من درنه شيء يا رسول الله . فقال الرسول ﷺ فذلك مثل الصلوات الخمس يمحوا الله بهن الخطايا ") (3)

ويتضح ذلك أيضًا من الآيات القرآنية التي تربط بين الجنة بمناظرها الخلابة والنعيم الدائم بها وبين الأنهار، حيث تم ذكر : { جَنَّاتٍ تَجْرِي مِن تَحْتِهَا الأَنْهَارُ } في أكثر من موضع في القرآن . كما تتضح أهمية المياه في أن الصلاة لابد أن يسبقها الوضوء – أو التيمم كرمز إلي

---

(1) Ibid ., pp . 15 – 16 .

(2) رواه أحمد وابن ماجه في صحيحة .

(3) رواه مسلم .

الماء – وبعد الجماع لابد من الاغتسال (غسل الجنابة)، كما أن غسل الدفن يجب قبل تكفين الجثة ومن ثم الصلاة عليها .

ومن ناحية أخرى تتعدد الآيات القرآنية التي تتحدث عن أهمية الماء وفضله، فيقول الله تعالي : **﴿وَجَعَلْنَا مِنَ الْمَاء كُلَّ شَيْءٍ حَيٍّ﴾** [1]

ويقول تعالي : **﴿وَهُوَ الَّذِي أَرْسَلَ الرِّيَاحَ بُشْراً بَيْنَ يَدَيْ رَحْمَتِه وَأَنزَلْنَا مِنَ السَّمَاءِ مَاءً طَهُوراً ۞ لِنُحْيِيَ بِهِ بَلْدَةً مَّيْتاً وَنُسْقِيَهُ مِمَّا خَلَقْنَا أَنْعَاماً وَأَنَاسِيَّ كَثِيراً﴾**[2] وقد ارتبط المصريون بذلك حيث يحرصون – مثل بقية المسلمين – علي التطهر والاغتسال والوضوء، بل يكاد ينفرد المصريون – وبخاصة في الريف – ببناء أضرحة الأولياء والمساجد و"الزوايا " – المساجد الصغيرة – علي ضفاف نهر النيل وفروعه والترع الداخلية وذلك للربط بينها وبين طهارة الماء والمكان الذي يوجد به .

---

(1) الأنبياء : 30 .

(2) الفرقان48 – 49 .

الفصل الثاني

الأنهار والحضارة الإنسانية

المبحث الأول
طبيعة الأنهار وتكوينها

تتعاون العديد من العلوم فى إلقاء الضوءعلى الأنهار، كـلٌ مـن وجهة نظره، وإن كان هذا التعاون ضئيلاً حتى الأن ويصعب تحقيقـه . فالدراسات التى تتناول المياه الجارية قليلة وموجزة وتركز على أجـزاء صغيرة من الأنهار، وقد عالجت أربع دراسات فقط التدفق الكلى للأنهـار الطويلة وهى الراين والفولجا والدانوب والنيل، وقد تغيرت هذه الأنهـار بسبب تدخل الإنسان .(1)

وعموماً هناك العديد من الجوانب المتشابكة تتعلق بالأنهار، سواء الجغرافية أو الجيولوجية أو البيولوجية أو القانونية أو الثقافية (بمـا فيهـا الحضارية) أو الدينية أو السيكولوجية أو الأنثروبولوجيـة، فهـى قاسـم مشترك بين العديد من العلوم ذات الصلة . وسوف نحاول القاء الـضوء على هذه الجوانب المتشابكة من خلال الفقرات الأتية .

تعتبر الأنهار في العديد من الحـالات مـن العلامـات القديمـة المرتبطة بالأرض، وقد شكلت الأحـداث الجيولوجيـة وتكـوين الأرض مساراتها، ومن ثم فإن خصائصها تتساند وتتقارب مع طبيعة الأرض التى تعبرها، وتتحكم الظروف المناخية فى كمية ما تحمله من المياه من خلال روافدها التى تأتى إليها من مسافات بعيدة . والحجم الكلـى للميـاه فـى الأنهار يكون دائماً فى حالة حركة وتجرى فى إتجاه واحد وبقـوة كبيـرة وتتمثل وظائفها الأساسية فى نقل المياه، ولكنها تتعـرض لتغيـرات فـى سرعتها وبالتالي تؤدى إلى تآكل الأرض وتحمل الرواسب وتقوم بترسيبها في مسافات طويلة، وقد تنتقل هذه الرواسب إلى البحر .

---

(1) Julian Rozoska,on the nature of rivers (london,Dr ،W Junk by Publishers The Hague, 1978, P . 5)

وتختلف الأنهار عن المياه الساكنة فى حركتها المستمرة وتنوع أطوالها وتأثرها بالإمتدادات الصخرية . وتكتسب مياه الأنهار في القاع مكونات معدنية واجزاء صلبة وسوائل ومحاليل تحملها من أحواضها، كما ان جريان النهر يترتب عليه إستمرار مظاهر الحياه فى المناطق التي يسير فيها .

والأنهار بصفتها عواملاً ثاقبة للأرض تعتبر بمثابة قنوات اتصال بالنسبة للكائنات العضوية التى تهاجر وتستقر فى أماكن جديدة وينطبق ذلك أيضاً على الإنسان الذى تعين عليه العيش بالقرب من الأنهار حيث وفرت له فرصًا كثيرة للسفر والبحث . وكان البشر منذ القدم يتجمعون على ضفاف الأنهار وتحولت تلك التجمعات – مع مرور الوقت – إلى سلسلة من الحضارات . وقد تدخل الإنسان الحديث فى الأنهار واستخدمها كقنوات لتصريف مخلفاته، وتحكم فى جريان مياهها بإقامة السدود . [1]

وتعتبر الأرض جزءًا من أحواض الأنهار ويشكل الماء كل أنماط الحياة على ظهر الأرض، والأنهار ليست مجرد مياه تتدفق إلى البحار، فهى تحمل الكثير من الرواسب والمعادن الذائبة والأنواع النباتية والحيوانية الحية والميتة . وتشكل القيعان المتغيرة والضفاف والمياه الجوفية والمراعى والغابات والسبخات والمياه المتجمعة خلف السهول الفيضية أجزاء من الأنهار .

ويبدأ تجمع مياه الأنهار فى قمم الجبال والتلال، كما أنها تتكون من خلال ذوبان الجليد وسقوط الأمطار فى الأماكن المرتفعة وكل ذلك يكون نهيرات – أو روافد مائية – تصب فى مجارى جبلية سريعة الجريان، ومع إنحدار هذه المجارى المائية فإن الروافد والمياه الجوفية تتجمع معاً وتصبح أنهاراً . وعندما تترك الأنهار الجبال فإنها تبدأ في الإندفاع ببطء وتسير فى مسارات متعرجة وتبحث عن مسار اقل مقاومة

---

(1) Ibid ., p . 5 .

عبر الأودية المتسعة التى تحمل طبقات من الغرين جلبتها مياه الفيضانات المحملة بالرواسب .

وتتدفق النهار لتصب فى نهاية المطاف فى البحار والمحيطات . وإذا كان قاع النهر طينياً والأرض مسطحه، فإن الرواسب الغرينية قد تشكل " دلتا " وتقسم النهر إلى عدة فروع تصب فى البحار . ومصبات الأنهار التى تمتزج فيها مياه الأنهار العذبة بمياه المحيطات المالحة تعتبر من أكثر المناطق إنتاجاً من الناحية البيولوجية، فمعظم الأسماك التى يتم صيدها هى من الأنواع التى تعتمد فى إحدى دورات حياتها على موطن غنى بالمواد الغذائية مثل مصبات الأنهار . (1)

والأنهار التي تلتقي بالبحر مباشرة مثل النيل والمسيسيبى قد تواجهها صعوبات الترسيب عند إلتقائها بالمحيطات أو البحار . وتتراكم الرواسب المتبقية فى صورة كتل طينية يطلق عليها إسم " دلتا " delta . وتتكون الدلتا فى وسط مصب النهر لأن التدفق السريع فى منتصف المنطقة يحمل أكبر كمية من الرواسب . ومع نمو الدلتا يقسم النهر إلى فرعين. وهذه العملية لتقسيم النهر تحدث عدة مرات داخل كل فرع حتى يصبح النهر فى نهاية المطاف عبارة عن شبكة تضم عدة جداول تصل إلى البحر .

ولكن الأنهار الأخرى مثل " ساسكيهانا " Susquehanna تلتقى بالبحر فى أحد المصبات وهو خليج يتم فيه الإمتزاج بين ماء النهر المحمل بالغرين وأمواج الماء المالح . وفى كل عام تجلب أنهار " تشيزابيك " Chesapeake أكثر من ثلاثة ملايين طن من الرواسب إلى الخليج . وتبعثر موجات المد هذه الرواسب لفترة من الزمن ولكن هذه الرواسب تستقر فى السبخات أو المناطق الضحلة الواسعة . وفى غضون

---

(1) Patrick Mccully, Silenced rivers (London, Z E D Books, 2001, p p . 8 – 9).

خمسة عشر ألف عام تقريباً، يمتلىء الخليج بهذه الرواسب ومن ثم تكتمل الدورة الجيولوجية .

وتثور التساؤلات حول الوضع المتغير للماء المتدفق سواء من حيث المنبع والمصب والعمق وحجم المنحنيات، ويتكفل علم الجيولوجيا بإلقاء الضوء على هذه النقاط الغامضة ومنها مثلاً أن " النهر الضائع " Lost River وهو أحد روافد نهر " بوتوماك ". Potomac قد إختفى تحت الأرض وظهر بعد ذلك تحت مسمى نهر " كاكابون " Cacapon. الجميل وهناك لغز بيولوجى أيضاً حيث يعلو منسوب مياهه فى فصل الربيع عندما تتجمع أسراب طيور " المغنى " أو الطيور الهازجة خلال الوادى الطويل والمناطق الرطبة مع وجود أسراب أخرى من الحيوانات البرمائية التى تختفى فى كثير من الأحيان، كما تبدو الحشرات فى صورة ساحرة على سطح الماء . وفى فصل الصيف تتحنى نباتات الخباز Mallows أمام الشمس كما توجد نباتات غريبة تنزلق فى السبخات . أما طائر البلشون heron فيقف ساكنا فى الظل بأحد جانبى النهر . ويضىء ذباب النار Fireflies الشاطىء مع حلول الظلام . وفى الخريف تطفو أوراق الشجر المتساقطة على سطح الماء . ويتجمع دجاج الماء Waterfowl في الجنوب على شكل جماعات، ويخرج البط من النهر وتتجمد الحياة في شرايين الكهوف وتتدفع " القناوس " Coves إلى البيوت الشتوية لكى تكون فى مأمن من الحيوانات الجوالة المفترسة التى تعيش فى الأنهار خلال فصل الشتاء. (1)

وتتنوع أشكال الأنهار، ويرجع ذلك إلى تنوع البلدان التى تتوقف خلالها إلى جانب تغير الفصول وإختلاف كميات سقوط الأمطار من عام لآخر، كما تختلف المقادير السنوية والفصلية للمياه والرواسب والمواد

---

(1) National Geograplic Society, Great Rivers of the World (Washington,1984, pp. 8 – 11)

الغذائية التى تنقلها وخصوصاً فى مناطق الجفاف حيث قد يسقط معظم المطر فى صورة عواصف مطيرة . فمثلاً تجد ان 85% من التصريف السنوى لنهر اللومبوبو فى جنوب أفريقيا يتدفق من يناير وحتى مارس . وان 1 % فقط يتدفق فى شهرى أغسطس وأكتوبر. فالأنهار الموجودة فى أقصى الشمال تعتبر فصلية وتكون التدفقات قليلة خلال فصل الشتاء المتجمد والذى تعقبه فترة فيضانات كبيرة خلال فترة ذوبان الجليد فى فصل الصيف[1] .

(1) Patrick Mccully, Silenced Rivers, o p . cit ., p . 9 .

المبحث الثاني
الأنهار وتكوين الحضارات

هناك مجموعة من العوامل التى تحكم الأحداث وظهور الكائنات الحية سواء النباتات أو الحيوانات المرتبطة بالأنهار، ومن أهمها حركة إتجاه الماء وسرعتة والمواد العالقة التى ينقلها . ويسمى زمن التدفق "عمر الماء" وهو يعتمد على طول النهر وهو يختلف بأختلاف العقبات التى تحول دون حدوث التدفق والتى قد تكون طبيعة أو من صنع الإنسان ، ويتحكم كل ذلك فى مظاهر الحياة البيولوجية والنباتية .

وتختلف سرعة التيار أفقياً عبر النهر وبشكل رأسى فى كتلة الماء المتحرك وبشكل طولى مع التفريغ وبناء قاع النهر والمسطح الأرضى المحيط به . ونجد ان تدفق الماء يؤثر أيضًا على توزيع نباتات المستنقعات والتى تأوى – بدورها – مجموعة كبيرة من الكائنات العضوية، ويؤدى بطء التيار إلى وجود رواسب فى أعلى النهر ونقاء المياه وكثرة وجود النباتات المائية الأولية .

وقد قام " أمبول Ambuhl " بدراسة تأثيرات تدفق المياه فى المجارى المائية السويسرية وأوضح أن الصخور تعوق حركة جريان المياه ومن ثم تؤدي إلى حدوث دوامات، ولكنها تؤدى إلى وجود العديد من الكائنات الحية مثل اليرقات، كما ألقى " جسنو " بعض الضوء على الظروف المتعلقة بالمياه الجارية حيث أوضح التنوع الكبير فى الكائنات الحية والأشياء التى تنقلها المياه مثل لحاء الأشجار، وتغير أشكال الغطاء النباتى على طول النهر . ففى منطقة أعالى النيل الأبيض توجد منطقة مستنقعات تمتد لمسافة 600 كيلومتر . بعد الانحدار من الجرف الأوغندى ويوجد نبات البر دي بكثرة ناهيك عن الحيوانات المختلفة والأسماك . وخارج ضفة النهر نجد أن تيارات الماء في منتصف المجري تعمل علي الفصل بين أعلي النهر وأدناه وهذا يعوق الحركة الحرة للكثير من

الكائنات الحية وتظل حيوانات الأعماق قابعة في أماكنها وتختبئ بعض الكائنات الأخرى في الركامات أو المخلفات . وعلى شاطئ النيل يذبل ويتلاشي تدريجياً الغطاء النباتي قرب الشمال وذلك لأن النهر يخترق مناطق جرداء، ولكن لا يحدث الشيء ذاته في زائير والأمازون حيث توجد أنواع نباتية في السهول الفيضية لمعظم أجزاء النهر .

ومن ناحية أخرى نجد أن رواسب القاع في النيلين الأبيض والأزرق تنتج العديد من الكائنات الحية الدقيقة كما توجد أسراب ذباب الهدجة Chironomids وكائنات أخرى تسمي "السيموليد" في المناطق الصخرية. وفي زائير نجد أن الشلالات الصغيرة علي الجزء الأعلي والأدني من النهر تخلق موجات حادة من وباء "داء كلابيات الذنب" والذي تسببه الديدان الخيطية Onchorcorciasis، كما أن بعض الكائنات التي تنقلها الشلالات قد لا تكون حاملة للأمراض . وهناك حوالي ألف شكل لذباب الهدجة في الأمازون كما تجد بعض اللافقاريات موطناً لها في الحشائش الطافية التي تنمو في بعض أجزاء النهر .

وتنتقل الأسماك من مكان لآخر في الأنهار، ومع ذلك فإن توزيعها وانتشارها – مثلما هو الحال في زائير والأمازون – يتعرض لمعوقات ولايرتبط هذا الانتشار بتوزيع درجات الحرارة، ففي زائير نجد أن الشلالات الصغيرة تفصل أسماك امتداد منطقة اللولابا عن النهر الرئيسي، كما تمنع 300 كيلومتر من المياه المضطربة دخول الكائنات البحرية والتي تتحمل أعلي درجات الملوحة إلي النهر قرب الدلتا وينطبق الشيء ذاته علي الأنهار التي تحتوي علي نسب عالية من الكيماويات أو الحموضة (1) .... هذا بخصوص اثر الأنهار في وجود أشكال الحياة الحيوانية والنباتية المختلفة .

---

(1) Julian Rozoska, on the nature of rivers, op . cit ., pp . 54 – 58 .

ومن ناحية أخرى لعبت الأنهار دورًا كبيرًا في تكوين الحضارات البشرية فقد تكونت المعالم الكبرى للتاريخ والحضارة البشرية علي ضفاف الأنهار فقد تم العثور علي البقايا المتحجرة لأسلافنا الأوائل من أشباه البشر عند نهر " أواش " Awash بالحبشة . كما أن الأدلة التي توضح التحول من حياة الجمع والالتقاط والصيد إلي الزراعة المستقرة قد وجدت أولاً في أودية الأنهار الضيقة الموجودة في جبال الشرق الأدنى في مواقع أثرية منذ ما يقرب من عشرة آلاف عام .كما ظهرت الحضارات الأولي في الألف الثالثة قبل الميلاد علي طول ضفاف أنهار دجلة والفرات والنيل ولاندوس، وكانت هناك حضارات صغيرة تمثل نقاط تحول هامة في التاريخ الإنساني، وقد ظهرت علي طول أنهار وجداول شمال إنجلترا وكانت تعمل علي تشغيل المصانع الأولي .

ونجد أن الأنهار قد ساعدت مجتمعات الجمع والالتقاط والصيد علي الحياة من خلال توفير الطعام النباتي والحيواني ومياه الشرب والغسيل والأدوية والأصباغ والألياف والخشب، وينتفع الفلاحون بكل ذلك بالإضافة إلي ري محاصيلهم . كما توفر المياه الغطاء النباتي اللازم للمجتمعات الرعوية لرعي قطعانهم علي طول ضفاف الأنهار في السهول الحارة والجبال كما توفر العلف في فصول الجفاف .

ومن ناحية أخرى تستخدم الأنهار كوسائل للتخلص من مخلفات الإنسان، وكطرق للتجارة والاستكشاف والغزو، وكل المجتمعات التاريخية – باستثناء بعض المجتمعات البحرية – قد استخدمت الأنهار الكبرى في نقل البشر والبضائع وكذلك النظم والاختراعات [1]

ويتضح الأثر الكبير الذي أحدثته الأنهار في التاريخ والحضارة البشرية من خلال :

---

(1) Patrick Mc Cully, Silenced rivers, op cit ., p . 9 .

1- **النشاط الاقتصادي :**

فقد اهتمت العديد من الدول بتطوير أحواض الأنهار بها . فتركيا مثلاً كانت علي مدي تاريخها الحديث مهتمة بتطوير أحواض الأنهار بها وما يرتبط بها من أعمال الزراعة والري والصرف وإنتاج القوي المائية والتي يتم الاستفادة بها في تطوير الصناعات التحويلية وهذه العمليات من الأهمية بمكان نظرًا لمكانة تركيا التاريخية التي غيرت مسار تاريخ العالم في بعض فتراته (1) .

ومن ناحية أخرى ارتبطت بأشكال العلاقات الاقتصادية والتجارية المختلفة، ومن أمثلة ذلك نهر النيجر . فقبل وصول التجار الأوربيين إلي ما يعرف باسم نيجيريا الحديثة الآن، كانت دلتا نهر النيجر تسكنها شعوب " الإيجو " Ijo، وكانوا يعيشون في قرى للصيادين يتراوح عدد سكانها ما بين مائتين والألف نسمة . وكان رئيس القرية – ويطلق عليه اسم "أمانيانابو " Amanyanabo – يتم انتخابه من جانب رؤساء الجماعات المختلفة وقد زاد عدد السكان بالمنطقة زيادة كبيرة مع دخول تجارة العبيد Slave Trade **وهنا يمكن القول أن هناك مجموعة من العوامل التي حدثت في دلتا نهر النيجر وأثرت تأثيرًا كبيرًا علي الحياة الاقتصادية والاجتماعية في هذه المنطقة وهي :**

1 – تجارة العبيد : وقد أدت – حسبما سبق – إلي زيادة عدد السكان . ونجد أن قري صيادي الأسماك والتي ينتمي سكانها إلي " الإيجو " قد تحولت إلي دول تجارية قوية مثل " البوني " Bonny و "الأوم " Owome " نيوكالابار " والأوكريكا Okrika و " البراس " Brass والتي يمكن أن تتبع بعض أصولها وصولاً إلي أوائل القرن السادس

(1) William H . Hall, reconstruction in Turkey (New york, the Americon Committee of Armenian and Syrian relief, 1918 . p . 113) .

عشر، كما ظهر ت دولة " الإيفيك " Efik التجارية في منطقة كالابار القديمة في مدخل نهر كوروس ومملكة " الإتيسكيري " Itsekiri في قطاع " الواري " بغرب الدلتا .

وقد أحدثت تجارة العبيد تطورات اقتصادية واجتماعية كبيرة في دلتا نهر النيجر . فقبل وصول تجار العبيد الأوروبيون كان شعب "الإيجو" والشعوب الأخرى في دلتا النهر يتاجرون مع شعوب المناطق الداخلية وهي "الإيجبو والايبيبيو" بالدرجة الأولي . وكان الشعب الأول يصدّر إليهم السمك المجفف والملح في مقابل الفاكهة والأدوات الحديدية، وقد توقفت هذه التجارة بعد ظهور تجارة العبيد، حيث كان تجار العبيد الأوربيون يجلبون معهم الملح والسمك المجفف والبضائع الاستهلاكية الجديدة مثل القماش والأدوات المنزلية المعدنية، وكانت رخيصة الثمن . وبعد ذلك ركزت الشعوب المحلية علي تجارة العبيد مع الأوروبيين .

وقد بدأ نهب أوروبا لدلتا نهر النيجر والقارة بأكملها منذ عام 1444 وذلك عندما أبحر المغامر البرتغالي وجامع الضرائب السابق "لانكاروت دي فريتاس" L . de . Freitas إلي ساحل غرب إفريقيا وجلب 235 رجلاً وامرأة وباعهم كعبيد، وكان الهدف من هذه الرحلة تشجيع تجارة العبيد عبر الأطلنطي والتي شهدت جلب الملايين من الشباب الأشداء من الجنسين من دلتا نهر النيجر ومناطقها الداخلية إلي مزارع أمريكا الشمالية والجنوبية وجزر الهند الغربية .

وكانت مزارع العبيد في جزر الهند الغربية هي أساس الكثير من الثروة البريطانية آنذاك وقد أشترك الأخوين باركلاي – دافيد والكساندر – في تجارة العبيد في الخمسينات من القرن الثامن عشر واستغلا أرباحها في إنشاء بنك " باركليز " Barclays' Bank، وكان يتم تمويل المنصب السياسي لويليام جلادستون من خلال تجارة العائلة في ليفربول ومزارع السكر في جزر الهند الغربية .

وبغض النظر عن العوائد الاقتصادية الهائلة من وراء تجارة العبيد، إلا أنها هدمت أنماط الحياة التقليدية في دلتا نهر النيجر والمناطق الداخلية منها وأشعلت نيران الحروب العرقية الداخلية وأدت إلي إخلاء مجتمعات بأكملها من سكانها .

2- التجارة في مشروعات زيت النخيل : فمع إلغاء العبودية في العقود الأولي من القرن التاسع عشر برزت التجارة في زيت النخيل ما بين منطقة دلتا نهر النيجر وأوروبا، وكان يتم استخدام الزيت لتشحيم الماكينات في المصانع الأوروبية وكمادة خام لصناعة الصابون والزبدة . وقد لعب تجار دلتا نهر النيجر دور الوسطاء بين تجار ليفربول الذين كانوا يأتون بسفنهم إلي الساحل وبين مزارعي زيت النخيل في المنطقة الخلفية . وراجت هذه التجارة .

وبحلول عام 1850 تركزت شركات التجارة البريطانية في لاجوس أساسًا مما أتاح لها الوصول إلي ثروة الغابات في منطقة " اليوروبا " إلي الغرب قليلاً، إلي جانب موانئ الدلتا والتي كانت بوابة للمدخل الشرقي لنيجيريا . وتحولت بلدة " بوني " الساحلية إلي أكثر المواني ثراء في دلتا النيجر . وبحلول عام 1856 أصبح الميناء ومنطقته الخلفية يصدّر أكثر من 25 ألف طن من زيت النخيل في العام وكان أكثر من نصف إجمالي ما يتم تصديره يأتي من أفريقيا .

3- الغزو الاستعماري : يعيش سكان دلتا النيجر الآن في ثلاث ولايات – في نيجيريا الحالية – وهي : الأنهار والدلتا ومنطقة " بيليسة " Bayelsa والتي نشأت حديثًا . وتمثل هذه الولايات حوالي 80 % من المساحة الكلية . أما الباقي فهو متناثر في الولايات الأخرى . وقد جلبت العبودية وتجارة زيت النخيل وما أعقب ذلك من الغزو الاستعماري، العديد من الهجرات وحدث امتزاج بين الجماعات العرقية في الدلتا، كما أن النمو السريع لميناء " هاركورت " Port

Harcourt وهي أكبر مدينة في المنطقة في العقـود التـي سـبقت الاستقلال قد شجع أيضًا علي التزاوج وإعـادة تـوطين مجتمعـات بأكملها . ونتيجة لذلك فإن دلتا النيجر الآن أصـبحت تتكـون مـن قوميات عرقية وعشائر وجماعات لغوية وثقافية عديدة .

4- البترول : وتتمتع دلتا النيجر باحتياطيات غازية وبترولية كبيـرة . ويمثل البترول المستخرج من المنطقة 95 % مـن أربـاح التجـارة الخارجية للدولة وحوالي ربع إجمالي الدخل القومي، وتوجد بالمنطقة احتياطيات بترولية كبيرة، كما تنتج ثلاثة أرباع الزيت الخام بالدولة .

5- الثروات الكبيرة الزراعية والمعدنية بالمنطقة : حيث يوجد بها أرض زراعية خصبة وغابات وأنهار وميـاه سـاحلية مليئـة بالأسـماك والكائنات البحرية الأخرى، ومن ثم فدلتا نهر النيجر هـي " الأوزة " التي تبيض ذهبًا the goose that lays eggs لنيجيريا .

... وعلي الرغم من ذلك، وعلي الرغم مـن المـوارد الطبيعيـة الكبرى للمنطقة، إلا أنها تعاني من الفقر والتخلف . و 70 % من سكانها يعيشون بالمناطق الريفية ويفتقرون إلي المرافق الأساسية مثل الكهربـاء وخطوط المياه النقية والمستشفيات والإسكان الملائم وطـرق الـسيارات ويعانون من الأمراض وسؤ التغذية والفساد وسوء الإدارة وسوء استخدام السلطة وانخفاض الدخل السنوي إلـي 280 دولار، والكثافـة الـسكانية المرتفعة ومخاطر مياه الفيضان علي الأرض الزراعية والبطالة والنـسق الايكولوجي المتدهور، والتعرض – علي مـدي التـاريخ – لاسـتغلال الغرباء، وتدمير البيئة، ناهيك عن جشع وفـساد الحكومـات العـسكرية المتتالية في نيجيريا ووصول عائدات البترول إلي حقائب تلك الحكومـات العسكرية الفيدرالية وإنفاق معظم الدخل علي الحياة المترفـة للجماعـات الصغيرة ونمو طبقة اقتصادية طفيلية لها مصالح مضادة لعامة الناس (1)

---

(1) Ike Okonta and Oronto Douglas, Where Vultures Feast (San Francisco, Sierra club Books, 2001, pp . 5 – 20) .

كما كان لوجود الأنهار دور كبير في الزراعة علي نطاق واسع، ومن أمثلتها زراعة القطن في منطقة وادي بيسكو Pisco الأدنى في بيرو. وهذه المنطقة من الأهمية بمكان لنمو الاقتصاد القومي هناك وبخاصة دور القرويين في تلك العملية، حيث أن أعمال الفلاحة قد ارتبطت بتكوين مجتمع بيرو منذ منتصف القرن التاسع عشر وحتى الحرب العالمية الثانية.

وقد حصل أصحاب الأراضي المزروعة بالقطن علي الكثير من السلطة والنفوذ من خلال التعامل وتداخل المصالح مع أعضاء حكومة الأقلية . وظهرت الانقسامات وتضاربت المصالح بين أصحاب المزارع في أودية " سرشيكو Sur Chico " وأدت إلي المشاجرات بينهم بسبب حقوق المياه والري وحدود الأرض وانتهاكات اتفاقات الأجور والعمل .

وعمومًا توضح هذه الدراسة أن القرويين الذين استقروا في وادي بيسكو قد تكيفوا مع الوضع السائد علي الرغم من أن حياتهم كانت صعبة هناك وكانوا يتعرضون للسيطرة علي أعمالهم وتدميرها وبخاصة في منتصف القرن التاسع عشر . وفي هذا الإطار فقد تعرضت منطقة أخرى هناك وهي منطقة " ياناكوناجي Yanaconaje " للعديد من الصعوبات بعد منتصف العشرينات من القرن العشرين وبين عامي 1927 و 1940 استجاب سكان " الياناكوناجي " بشكل بطيء لعدد من الظروف المتغيرة في المزارع مثل الركود الاقتصادي في أواخر العشرينات والذي أدي إلي تدهور المزارع وزيادة الهجرات السكانية .

وترتب علي ذلك حدوث بعض أشكال المقاومة والتمرد ضد ممثلي السلطة المحلية مما أدي في نهاية المطاف إلي أضرار شديدة في مجال الزراعة وبخاصة زراعة القطن [1]

---

(1) Vincent C . Peloso, Peasants on Plantations (Durham, Duke University Press, 1999, pp . 154 – 167) .

ومن ناحية أخرى ربطت **التجارة** بين العديد من الدول المشتركة في نهر واحد . ومن أمثلة ذلك دول كمبوديا وتايلاند والصين وبورما الواقعة في شرق وجنوب شرق آسيا . وإكتسبت لاوس – في كمبوديا – مكانتها كمحطة لتوقف الشاحنات لتقديم الوجبات الرخيصة ووسائل المتعة للسائقين الذين يعملون علي الشاحنات ذات العشرة إطارات، كما اكتسبت مكانتها الجديدة من خلال انضمامها إلي كتلة الآسيان ASEAN عام 1997 ومن ثم توقيعها علي اتفاقية التجارة الحرة والتي اتاحت حرية الانتقال والتجارة عبر الحدود مع جيرانها وإزالة الحواجز أمام شركات التجارة ذات الصلة، وإن كانت توجد بعض الصعوبات التي تعترض القائمين علي تشغيل النقل بلاوس لمسافات طويلة مثل جلب شاحنات رخيصة تستوردها شركات إنشاء الطرق والمطالبة بمشاركة تايلاند والصين في مشروعات النقل بالشاحنات والتي تقلل عوائدها الاقتصادية لكمبوديا وكذلك الحدود والقيود التي تفرضها علي صناعة القوارب الخشبية بالإضافة إلي اهتمام الصين المتزايد بتطوير الملاحة في نهر " الميكونج " Mekong الأعلى .

وتوضح تجارة الحدود بين بورما والصين أن التحسينات الكبيرة في البنية الأساسية للنقل وظروف التجارة قد شجعت علي ظهور التحالفات القوية في مجالات التجارة والنقل وتؤثر بالتالي علي أسعار السوق وحجم السلع المتداولة وترتب علي ذلك زيادة حجم التبادل التجاري في شمال بورما . وفي أوائل عام 1995 افتتحت شركة تايلاندية لاوسية مكتبًا لها في هوياكساي Houayxay وأنشأت مستودعًا كبيرًا بالقرب من ميناء الشحن الرئيسي .

وحسبما أوضح ماكجوفرن Mc Govern فإن مناطق النمو الناجح عبر الحدود تعتمد علي تجاورها مع الاقتصاديات المتقدمة والمزدهرة مثل سنغافورة . وهذا الشرط المكاني لا يوجد في أعلي نهر

"الميكونج" وبدون ذلك التجاور سوف يكون الاستثمار في البنية الأساسية لنهر " الميكونج " بطيئًا وقد يتجه إلي أكثر المناطق ازدحامًا بالسكان والمناطق المتقدمة في حوض " الميكونج " الأدني .

وتوجد العديد من المؤشرات علي أن القائمين علي تشغيل حركة النقل والتجارة يستمرون بنجاح في خلق فرص ومنافذ جديدة للعمل . وفي هذا الإطار فقد أقام عدد من مساعدي " شبانج كونج " من العاملين عبر النهر عددًا من المشروعات الغذائية الناجحة والمربحة والعديد من برامج الخدمات المقامة علي ضفاف النهر . كما حقق بعض العاملين درجات كبيرة من الثراء من خلال تشغيل رحلات القوارب وبعضهم يستثمر الآن مبالغ كبيرة في شراء الأساطيل الصغيرة ويعززون قبضتهم علي تجارة النهر . ففي عام 1996 قامت إحدى التاجرات بالمنطقة بهدم منزلها الريفي البسيط وقامت مع زوجها ببناء صفًا من المنازل ذات الطابقين تحتوي علي المتاجر . ومن خلال مركز عملها في " هوباكساي " استخدمت تليفونها المحمول في الاتصال بعملائها في البلدان الشمالية وإصدار التعليمات إلي أخيها الذي كان يدير مستودعًا في أودوماكساي " Oudomxai وأخذت تدير المستودع وتخطط للتبادل التجاري مع عدد من تجار التجزئة وحصر عدد أصحاب المتاجر في سوق البلدة الكبيرة . وهذا مثال علي المشروعات الأسرية في العمل التجاري المنتشر . ونلاحظ أن العلاقات الشخصية الوثيقة مع منظمي العمل الحكومي في لاوس، وشبكات القرابة والصداقة القومية المنتشرة في قطاعات التجارة والنقل والمعرفة التفصيلية بالسوق المحلي وقلة المستويات الاستهلاكية، كل هذه العوامل ساهمت في مرونة وانتعاش هذه المشروعات الصغيرة [1]

---

(1) Andrew Walker, the legend of the Golden Boat (Curzon Press, 1999, pp . 189 – 193) .

ومن ناحية أخري رصدت العديد من الدول الميزانيات الضخمة لمواجهة الكوارث التي تسببها فيضانات الأنهار، ففي الصين يعتبر سد الصين ذي الممرات الثلاث China's three Gorges dam من أكبر السدود الصينية، حيث يبلغ إتساعه كيلومترين ويبلغ طول خزان المياه خلفه بطول بحيرة " سوبيريور " Superior، وقد تسبب بناء هذا السد في الدمار البيئي والاقتصادي والاجتماعي الكبير، وأجبر 1.9 مليون نسمة علي النزوح من منازلهم إلي أماكن أخرى .

وكانت الايديولوجية الشيوعية في الصين والرغبة في تطبيق خطط التنمية هي الدافع وراء إقامة هذا السد والسدود الأخرى وأن إنفاق بلايين الدولارات علي السدود الكبرى سوف يؤدي إلي الرخاء الاقتصادي.

ولكن ترتب علي إقامة مثل هذه السدود وخزانات المياه نزوح ما يقرب من عشرة ملايين نسمة في الصين وحدها علاوة علي إهدار الكثير من الموارد الاقتصادية وأن هناك مخاطر كبيرة سوف تحدث في حالة انهيار السد ذي الممرات الثلاث ناهيك عن العديد من المواقع الأثرية التي تم غمرها بمياه الخزان، وعلي الرغم من كل ذلك إلا أن الحكومة الصينية قامت بتنفيذه من خلال الإجراءات القمعية التي تحظر علي الصينيين توجيه النقد إليها وتعتبر من يقوم بذلك بمثابة عدو الثورة والتقدم وضد الايديولوجية الصينية ومن ثم تصل عقوبة هؤلاء إلي الإعدام [(1)]

2 – الأنهار والأساطير والمعتقدات الدينية :

لقد ربطت العديد من الثقافات بين الماء والتطهير . فقد كان يسود اليونان القديمة استخدام طقوس للمياه الجارية . فقد أوضحت الطقوس اليونانية أن الاستحمام في أحد الأنهار أو الينابيع يعد قربانًا تكفيريًا [(2)]

---

(1) Dai Qing, the river dragon has come, translated by : Yi Ming (New York . M . E . Sharpe, 1998, pp . IX – XII) .
(2) Mircea Eliade (edts .), the Encyclopedia of Religion, Vol . 12 (New York – Macmillan Publishing Company, 1987, p . 427) .

كما أوضح فراي برناردينو دي ساهاجون Fray Bernardino de Sahagun أن دعاء الأزتك Aztec عندما يولد مولود جديـد هــو : "فلتطهرك هذه المياه وتنقي قلبك وتغسل كل جسمك من الشر ... " وهناك طقوس مماثلة للتعميد baptism تستخدم القــوة الرمزيــة للمــاء الحــي (الجاري) لإزالة ذنوب الماضي .

كما نجد أن شعائر العلاج rites of healing تعتبر شــكلاً مــن أشكال شعائر التطهر،وفي هذا الإطار تشتهر أنهار في سوريا مثل الأبانا Abana وفاربر Pharpar بذلك . فقد تلقي نعمان Naaman قائد جيوش ملك سوريا أمرًا من النبي اليوشع Elisha بأن يستحم سبعة مرات في نهر الأردن لكي يشفي من مرض الجزام Leprosy، ويحتفظ نهر الأردن حتى الوقت الحاضر بسمعة جيدة في مجال شفاء الأمراض وخـصوصًا بــين المسيحيين، كما يشتهر منبع نهر الفرات بقدرته العلاجية، ويسود الاعتقاد بأن الاستحمام فيه في فصل الربيع يحمي الإنسان من الإصابة بالأمراض طوال العام، كما يشتهر نهر الجانج بذلك أيضًا وكذلك الحال عيون تامباك سيرينج Tampak Siring لدي الهندوس في بالي [1]

إن المياه الحية تعتبر في الوقت ذاته مياهًا للتطهر Purification. وتوضح التقاليد الطقوسية لدي الهندوس أ ن الماء المستخدم في التطهــر يجب ألا يكون راكدًا ولكن يجب أن يكون حيًا جاريًا . وتهدف ممارسات التطهر إلي الإعداد للعبادة والأكل وإزالة النجس أو الخبث المرتبط بولادة الطفل أو الموت . ويسود الاعتقاد بأن الاستحمام في نهر الجانج Gange يطهر الخطايا المترتبة علي هذه الولادة والولادات السابقة [2]

وبالنسبة للهندوس فإن نهر الجانج يعتبر إلهًا علي شــكل ســائل (شكلاً سائلاً للإله) وهو يسمي الساكتي السائل أو الطاقة الأنثوية، ويقــال

(1) Ibid ., p . 427 .
(2) Ibid ., p . 427 .

أنه الساكتي Sakti وهو النظير الأنثى "لسيفا " Siva، السيد العظيم فـــي صورة نهر . ويجري تصوير نهر الجانج علي أنه إلهه ممـــسكة بزهـــرة اللوتس وإناء مملوء بالماء وتركب التمساح، ويطلق عليها اسم "الجانجاماتا" أي الجانج الأم، أما الأنهار السبعة الأخرى فيجرى تصويرها علي أنهـــا آلهة وتأخذ لقب الأم(1) .

كما إعتبر سكان أمريكا الأصليين الأنهار بمثابـــة أرواح . وفـــي الجنوب الغربي كان يسود الاعتقاد بأن نهر " كولورادو " أنثي ونهر سان جوان ذكر . وكان التقاء الاثنين قرب جبل النافاجو في يوتا يسمي فراش الزواج حيث تم ولادة أطفال المـــاء متمثلـــين فـــي الينـــابيع والـــسحب والأمطار(2)

وبين الشعوب الإفريقية يسود الاعتقاد بأن الأنهار والجداول هـــي مساكن لأرواح الماء . وتشير أسماء الإناث للأنهار غالبًا إلي علاقـــة مباشرة بين المياه المتدفقة والخصوبة والأنوثة، ويتم اعتبار بعض الأنهار كآلهة، فنجد مثلاً أن إلهة " اليموجا " Yemoja لدي شعب " اليوروبـــا " Yoruba قد تحولت إلي نهر الأوجون Ogun ويرمز إليه بالأحجار التي تسبب النهر في تآكلها والتي من خلالها تقدم العطايا والقرابين لليموجـــا، ويسمي ابن اليموجا باسم "سانجو " Sango والذي كانت زوجاته عبـــارة عن أنهار وأهمها علي الإطلاق هو نهر " أويا " Oya المخلـــص والـــذي أصبح فيما بعد هو نهر النيجر (3)

كما أن سكان اليوروك Yurok الأمريكيين والذين يعيشون علـــي طول نهر يوروك في كاليفورنيا الشمالية، لم يحددوا اتجاهاتهم في العـــالم من خلال الاتجاهات الأصلية الأربعة المعروفة ولكن من خلال النهر ذاته

---

(1) Ibid ., p . 426 .
(2) Ibid ., p . 426 .
(3) Ibid ., p . 426 .

حيث استطاعوا ذلك من خلال الاتجاه المعاكس لتيار النهر واتجاه مجري النهر . ويعتمد صيادو السالمون علي هذين الاتجاهين من أجل معيشتهم حيث أن النهر وحده هو المحور الأساسي لتوجيههم .

... وفي العصور القديمة أيضًا كانت هناك حضارات عظمي كانت حياتها موجهة نحو نهر رئيسي واحد حتى أنها أصبحت تسمي حضارات النهر مثل حضارة بلاد الرافدين علي طول نهري دجلة والفرات وحضارة مصر علي طول نهر النيل وحضارة وادي الإندداس Indus . وفي كل هذه الحالات كان النهر ذاته يعمل كوسيلة أساسية لتوجيه العالم وأصبح مرتبطًا بالفيضان السنوي والخصوبة والحياة بأوسع معانيها .

وقد ميزت حضارة بلاد الرافدين Mesopotamian القديمة بين تيامات Tiamat وهي الأم العظيمة للمياه المالحة والتي أفرزت الفوضى والخلق والأبسو Apsu وهو السيد الذي حكم المياه العذبة تحت الأرض والتي تملأ الأنهار والعيون . أما " إيا " Ea فكانت حفيدة " الأبسو " أما ابن " الإيا " فكان يسمي " ماردوك " Marduk والذي ولد في رحاب " إبسو " المقدس، وكان مرتبطًا بالأنهار وكان يسمي في أحد الأناشيد خالق دجلة والفرات . وفي أحد مهام "ماردوك" فتح صنابير المياه ووزع مياهها . أما " تموز " Tammuz فيسمي " ابن العمق – أي عمق الأرض" وهو روح القمح الذي يأتي للحياة كل عام حاملاً المياه الخصبة للأنهار(1)

وقد شهدت الحضارة المصرية القديمة أيضًا اعتقاد بانبثاق المياه العذبة واندفاعها من أخدود عميق تحت كوكب الأرض . وكان يسود الاعتقاد أن هناك نهرين يطلق عليهما اسم "النيل "، أحدهما كان يتدفق علي الأرض والآخر يتدفق عبر السماء في الجنة . وهذه الرؤية للنهر السماوي

(1) Ibid ., p . 425 .

والتي اقترنت بالطريق اللبني – نسبة إلي اللبن – تعتبر جزءًا من أساطير نهر الجانج في الهند . وفي مصر القديمة كان النيل ذو مكانة محورية في حياة المصريين حتى أن العديد من الآلهة الكبرى من الذكور والإناث كانت مرتبطة بالنهر بشكل أو بآخر . وقد جرى تصوير النهر علي أنه الإله " حابي " Hapi والذي خُلق بثديين ممتلئين يتفرع منهما فرعي النهر الشمالي والجنوبي وهو يمسك بزهرتين تمثلان النيل الشمالي والجنوبي . أما الإلهة أنوكت (أنوخت) Anuket وإيزيس Isis فهما ترتبطان بالنيل حيث تغمران الأرض وتخصبان الحقول . أما خنيمو (خنوم) Khnum وهو إله الماء ذو رؤوس الأكباش الأربع فيمثل المصادر الأربعة للنيل . أما أوزيريس Osiris وهو إله الاحتضار والبعث فهو يرتبط بالنيل من خلال غوصه في الماء وظهوره مرة أخرى [1]

ومن ناحية أخرى أوضحت الديانة اليهودية أن النبي زكريا رأي – في إحدى رؤياه –جدولاً من الماء ينبع من أسفل الباب الرئيسي للمعبد في أورشليم متدفقًا من قدس الأقداس Holy of Holies ذاتها . وفي البداية يكون بعمق الكاحل، وبصورة تدريجية أصبح نهرًا عظيمًا وعميقًا بدرجة تسمح للسباحة به . ويسود الاعتقاد بان مياهه هي مياه الحياة . وحتى المياه المالحة تصبح مياهًا عذبه عندما يتوقف هذا النهر المقدس فيها . وعلي جانب ضفتي النهر توجد أشجار مختلفة تحمل ثمارًا طازجة وأوراقًا شافية . وتتكرر هذه الرؤية في قصة تجلي يوحنا في كتاب العهد الجديد، وفيها يُظهر أحد الملائكة مدينة أورشليم ليوحنا، وفيها لا يوجد معبد ولكن يوجد المسيح والنور والسيد وحده في المنتصف . ومن خلال عرش الله والنور يتدفق نهر ماء الحياة لامعًا مثل البللورة ويتوقف خلال

---

(1) Ibid ., p . 425.

المدينة وينتج شجرة الحياة وهي تحمل إثنتا عشر نوعًا من الفاكهة والعديد من الأوراق لشفاء المرضي [1]

ومن ناحية أخرى انعكس دور الأنهار في أساطير ومعتقدات العديد من الثقافات من خلالها دورها كمدعمات للحياة والخصوبة، وتسمي الأنهار في العديد من أجزاء العالم "الأمهات نارماداي " Narmadai، أما الأم فهي " نارمادا " Narmada و " الفولجا " باللغة الروسية معناها " أم الأرض "، أما كلمة hai المعبرة عن النهر وهي Mae nan فمعناها الحرفي هو الماء حيث ارتبطت بالآلهة وخصوصًا الإناث . وفي مصر القديمة كانت فيضانات النيل تعتبر بمثابة " دموع " الإلهة إيزيس . ونجد أن نهر أيرلندا المسمي " بوين " Boyne والذي تطل علية مواقع الدفن الهامة في فترة ما قبل التاريخ كان بمثابة إله وكان يتم عبادته بواسطة القبائل السلتية Celtic tribes .

كما تدور الكثير من الأساطير والحكايات الملحمية ذات الدلالة الدينية حول أنهار الهند مقارنة بأنهار أي دولة أخرى . ويورد عالم البيئة " فيجباي بارانجباري " Vijay Paranipye نصًا مقدسًا يُسلّم بأن الاستحمام ثلاث مرات في نهر " ساراواتي " وسبعة مرات في نهر "يامونا" ومرة واحدة في نهر " الجانج " يمحو الخطايا، وأن مجرد النظر إلي نهر " النارامادا " يجلب البهجة والمرح وخفة الظل والرشاقة .

ومن الكائنات البحرية ذات الدلالة الأسطورية المرتبطة بالأنهار نجد سمك " السالمون " Salmon، فهناك سمك " سالمون المعرفة " – حسبما تذكر الأساطير – وكان يسبح في حمام السباحة بالقرب من منبع نهر " بوين " Boyne، وأي شخص يأكل هذا السمك سوف يفهم العالم من حوله سواء في الزمن الماضي أو الحاضر أو المستقبل . وكان يعتقد سكان أمريكا الأصليين في شمال غرب الباسفيك أن السالمون هو من

(1) Ibid , p . 427 .

الكائنات الحية المتميزة التي تعيش في الأنهار من أجل منفعة الناس وهي تموت وتعود للحياة مرة أخرى وتعيش في منزل كبير أسفل المحيط حيث ترقص وتقيم الولائم مثلما يفعل البشر . وكانت بعض القبائل تقيم احتفالاً بقدوم أوائل أفواج السالمون وتقيم لذلك العديد من الطقوس لها كما لو كانت رئيس زائر لها .

وتتضح علاقة الأنهار بالأساطير من خلال الأضرار التي تسببها من خلال الفيضانات، وفي هذا الصدد نجد أن ملحمة جلجامش Gilgamesh تتحدث عن فيضان كبير أحدثه الرب لكي يعاقب المذنبين في بلاد الرافدين . كما تشيع أساطير وخرافات الفيضانات الكبرى في العديد من الثقافات حول العالم بدءًا من تلك المتعلقة باليهود كما جاءت في التلمود القديم وحتى شعب " النورس " Norse الوثني والشعوب الأصلية في الأمريكيتين (1)

وعلي الرغم من عدم وجود علم أساطير منظم متاح يتعلق بحضارة وادي الهندوس لتوضيح الكيفية التي كان يتعامل من خلالها السكان بالنهر، فإن هناك دليل خاص ببركة حوض السباحة المسمي " موهيتجو – دارو " Mohenjo - Daro يوضح أن السكان كانوا يهتمون كثيرًا بالتطهر والاغتسال في الماء الجاري . كما أن تلك الحضارة طورت بعض التقاليد الطقوسية والأسطورية الخاصة بالأنهار المقدسة .

فخلال فترة الفيدا Veda يتم ذكر الأنهار المقدسة السبعة . وتوجد خمسة أنهار منها في البنجاب بالإضافة إلي نهر الهندوس ونهر ساراسفاتي Sarasvati الغامض . وبعد نقل مركز الحضارة الآرية إلي وادي الجانج، أصبح نهر الجانج Ganges بارزًا بين الأنهار . وكان يسود الاعتقاد بأن نهر الجانج هو إلهه أنثي في صورة نهر سماوي وافقت أن تتدفق علي الأرض وسقطت أولاً علي رأس سيفا Siva والذي كسر قوة ارتباطها

(1) Patrick Mc Cully, Silenced rivers, op . cit ., pp . 9 – 10 .

بالسماء . وفي الملاحم الهندوسية والبوراناس Puranas توجد حكاية عن انحدار الجانجا Ganga والتي تشتمل علي وصف الجغرافيا الأسطورية للعالم، وفيها يقال أن الجانجا انقسمت إلي أربعة جداول عندما اندفعت . ومن فوق جبل ماونت ميرو Mount Meru – وهو الجبل الكوني الذي يتخذ صورة زهرة اللوتس في وسط العالم – تدفقت الجانجا شمالاً وجنوبًا وشرقًا وغربًا، وغمرت العالم كله بمياه الحياة . وأصبح الفرع الجنوبي هو نهر الجانج بالهند .

ولنهر الجانج أهمية كبري، فهو بمثابة نهر مقدس ونموذجي وواهب للحياة، ويماثل – في نفس الوقت – الأنهار الأخرى . وفي الوقت الحاضر توجد بالهند سبعة أنهار مقدسة تسمي الجانجا السبعة، ويسود الاعتقاد بأنها تمد الهند كلها بالمياه المقدسة . وبالإضافة إلي الجانج يوجد عدة أنهار أخرى مثل الهندوسي – ويسمي أيضًا " السند Sindhu والساراسفاتي Sarasvati – والذي يسود الاعتقاد بأنه إختفى من فوق سطح الأرض وتدفق أسفلها، ونهر اليامونا Yamuna والذي يتدفق من الهيمالايا خلال قطاع شمال الهند بمحاذاة مسقط رأس "كرسنا" Krsna في ماثورا Mathura وصولاً إلي نقطة التقائه بنهر الجانج في براياجا Prayaga والذي يسمي حديثًا " الله أباد " Allahabad، ونهر " النارمادا " Narmada الذي يتدفق غربًا عبر وسط الهند من منبعه في "أماراكانتاكا" Amarakantaka إلي البحر العربي . ونهر جودافاري Godavari والذي يتدفق شرقًا من منبعه المقدس فوق نهر معبد " تريامباكا " Tryambaka في " ماهاراشترا " Maharashtra، ونهر " كافيري " Kaveri والذي يتدفق شرقًا عبر جنوب الهند من منبعه في " تالاي كافيري " Talai Kaveri في بلدة الكورج Coorg .

ونجد أن المعالجة الطقوسية لمثل هذه الأنهار في الهند تؤكد قدسيتها . فنهر " النارمادا " مثلاً يسير في رحلة طوافة وطويلة تستغرق

عدة سنوات لكي يكملها، وأماكن التقاء الأنهـار تعتبـر أمـاكن مقدسـة ومحطات لرحلات الحج مثل رحلة نهر " الكومباميلا " الكبير والتي يـتم القيام بها كل اثني عشر عامًا . وعلي طول ضفاف الجانج أو عند منبـع " النارمادا " أو "الكافيري " يري المرء المصابيح الطويلة تضاء في مساء " الأراتي " arati وهي صلاة طقوسية يجري القيام بها من أجل حياة النهر ذاته [1]

ويري علم كون الهندوس Hindu Cosmology أن نهر الجانجا Ganga السماوي يتدفق من خلال أربعة أو سبعة جداول وفـي أربعـة قطاعات من الأرض . ويسود الاعتقاد أن مياه نهر الجانجا الممتزجة بلبن البقرات الأم هي المياه الواهبة للحياة، وتسمى الأم لأن الهندوس المتعبدين والخاشعين يشربون منها . كما نجد أن صورة جنة عدن Eden والتي تم ذكرها بإيجاز في سفر التكوين تبرز صورة النهر وهو ينطلق من الجنـة ويتحول إلي أربعة جداول، ويعتبر نهري دجلة والفرات رافدي أحد هـذه الجداول . ولكن اختلفـت الآراء بخـصوص أنهـار البيـشون Pishon والجيهون Gihon وإن ربطت بعض الآراء بين البيشون والهندوس وبين الجيهون والنيل .

ومن ناحية أخرى نجد أن الفكرة القائلة بأن هذه المياه الإلهية تنبع من الجنة توجد في الأسطورة السومرية لأرض ديلمون Dilmon حيـث ترتبط المياه الحية بتموز Tammuz [2]

ومن ناحية أخرى تذكر أسطورة القارب الـذهبي the Golden Boot أن رجل أعمال من تايلاند أتي إلي " شـيانج كـونج " Chiang Khong وهي تبعد ما يقرب من كيلومتر عبر الميكونج من برج بـوذي يسمي القارب الذهبي . ومن خلال التحدث باللغة المحلية سمع عن الكنـز

(1) the Encyclopedia of Religion, op . cit ., pp . 425 – 426 .
(2) Ibid ., p . 426 .

الذي يقع أسفل النهر وقرر أن يسرقه . ومن خلال بيع الذهب الذي يتكون منه الكنز يمكنه الإسهام في بناء فندق المصيف الذي يزمع إقامتـه علـي ضفة النهر . ولكنه كان يخشي الملائكة التي تحرس البرج، ولذلك لجأ إلي أحد الكهنة الذين لديهم معرفة طقوسية في هذا المجال الذي أكد له استعداده لتأمينه من خطر ملائكة الحراسة، وبعد ذلك أتي الرجل بـصحبة رجالـه لسرقة الكنز بينما أخذ الكاهن يتلو تعاويذه السحرية . وعلم رئيس المعبـد بما يحدث وأرسل أحد تلامذته لاستدعاء البوليس من " هوياكساي "، ففـر اللصوص عبر نهر الميكونج وبعد ذلك مات أحد زملاء رجل الأعمال " .

وهذه الأسطورة تعبر عن واقع الحال التجاري بين دول المنطقـة (الرباعي الاقتصادي وهي كمبوديا وتايلاند والصين وبورما)، وهي تشير إلي أن البيروقراطيين والأكاديميين والمستشارين ومديرو الـشركات قـد عقدوا عدة لقاءات وجلسوا مع بعضهم البعض وقاموا بتلاوة النـصوص الطقوسية التي تكشف ثروة أراضي الحدود والتطلع إلـي عـصر جديـد للتعاون والتكامل شبة الإقليمي والتجانس وتدفق رؤوس الأموال والعمـل عبر نهر الميكونج ودانوب الشرق، ولكن طقوسهم السحرية لم تكن قويـة بصورة كافية وكانت النتائج مخيبة للآمال، فـالطرق الـسريعة الدوليـة المخططة تعتبر بمثابة ممرات فصلية وتستهلك فترات زمنية طويلة وتأخر تنفيذ اتفاقيات النقل، حيث رفض موظفو بورمـا ولاوس التنـازل عـن حقوقهم القانونية عند المرور العابر .

ويمكن استخدام أسطورة القارب الذهبي لتعزيز الأنماط الـشعبية عن " لاوس "، فهي مدينة منعزلة ومنيعة ومترددة في كـشف كنوزهـا، وهي بمثابة رمز للقوة التنظيمية في مناطق الحدود والقوة التي تتضافر بها ممارسات الدولة والممارسات المحلية والحكومية، فهي قـوة تنبـع مـن الاتصال وليس العزلة والهامشية (1)

---

(1) Andrew walker, the legend of the Golden Boat (Curzon Press, 1999.pp . 194 – 195) .

كما يسود الاعتقاد في كثير من الثقافات أن عبور النهر عند الموت يعتبر جزءًا من الرحلة إلي العالم الآخر ويعتبر ذلك جزءًا شائعًا من الانتقال الرمزي لرحلة الإنسان بعد الموت . وفي ملحمة جلجامش Gilgamech نجد أن البطل يقابل صاحب معدية يساعده علي عبور مياه الموت خلال بحثه عن سر الخلود .

وفي الأساطير اليونانية نجد أن نهر ستايكس Styx الجهنمي معروف كنهر رئيسي في هاديس، ويسود الاعتقاد أنه يتوقف تسع مرات حول حدوده . وأنه يتزوج من " تيتان بالاس " Titan Pallas وأنه يعتبر المنافسة الاقتصادية والقوة والنفوذ مستمدة من أبنائه . وتتجلي قوة نهر ستايكس أيضًا من خلال الحقيقة التي مؤداها أن " أخيل " Achilles قد كسب قوته من خلال غمر جسمه في النهر عند ولادته وخلال تلك العملية تم إمساكه من كعب قدميه وترتب علي ذلك عدم تعرض " كعبه " للمياه ومن ثم أصبح هو الجزء الوحيد من جسمه المعرض للجروح القاتلة . وعلاوة علي ذلك تجري تلاوة القسم الخاص بالآلهة مع صب الماء من أبريق مصنوع من البلاستيك خلال ذلك .

وفي الأساطير الهندوسية نجد أن نهر " فيتاراني " Vaitarani وضع حدًا فاصلاً بين الأحياء والأموات . وفي رحلة الازتك يجب عبور نهر " ميكتلان " Mictlan في الطريق إلي العالم السفلي .

وفي اليابان تعتبر الأنهار جزءًا من مسطحات مخصصة للموتى وفقًا للتعاليم البوذية والشنتو. ويسود الاعتقاد أن "السانزونكاوا" Sanzunokawa يقسم الأرض إلي أماكن للأحياء وأخرى للموتى، ويقال أن قاع نهر "السينوكاوارا" Sainokawara هو محطة وصول الأطفال الموتى .

وهكذا أصبح الشاطئ البعيد لنهر الحياة والموت رمزًا هامًا للوصول إلي نهاية الرحلة الروحية في العديد من ألوان التراث الديني

مثلما ورد في البوذية والهندوسية حيث تسمي الأماكن المقدسة " تيرزاس " Tirthas لأنها تساعد الشخص أن يعبر النهر بسلام . وفي التراث المسيحي، نجد أن العبور خلال نهر الأردن له العديد من المعاني الرمزية. فعلي الشاطئ البعيد لا توجد الأرض الموعودة، ولكن الأرض الموعودة روحيًا هي الجنة (1)

---

(1) Mircea Eliade (edts.), the Encyclopedia of religion, op.cit., p.427

المبحث الثالث
الأنهار الدولية وأوضاعها القانونية

يميز الفقه الدولي بين الأنهار الوطنية والأنهار الدولية. والمقصود بالنهر الوطني هو ذلك الذي يجري من منبعه إلي مصبه في إقليم دولة واحدة، ومن ثم فهو لا يثير مشكلة قانونية دولية من أي نوع لأنه لايخضع في كل ما يتعلق بتنظيم شئونه واستخداماته سواء في الملاحة النهرية أو غيرها للقانون الوطني ... أما النهر الدولي فيقصد به النهر الذي يمر في إقليم أكثر من دولة واحدة، حتى ولو كان اتصاله بإقليم دولة أخرى عن طريق رافد واحد من روافد متعددة، ومن ثم فالنهر الدولي نظام مائي يتكون من كل مجاري المياه والبحيرات التي تكون فيما بينها حوضًا طبيعيًا واحدًا . ويدخل في ذلك الحوض أيضًا المياه الجوفية التي قد تكون متصلة بالنهر أو بأحد روافده . وقد ينتهي هذا الحوض في بحيرة داخلية في دولة المصب، وقد يصب النهر في أحد البحار والمحيطات (1)

ووفقًا للجنة الموارد الطبيعية والأنهار الدولية التابعة للأمم المتحدة، يوجد حوالي 214 نهرًا دوليًا في العالم بما في ذلك 110 أنهار لها أحواض صرف كبيرة، وتوزع هذه الأنهار كالآتي : 69 نهرًا دوليًا في الأمريكيتين و 48 في أوروبا و 57 في أفريقيا و 40 في آسيا . وتوضح خريطة الأنهار الدولية أن معظم أنهار العالم دولية باستثناء أنهار أستراليا ووسط الصين والصحراء الكبرى والإتحاد السوفيتي السابق، ومعظم الأنهار في المناطق سالفة الذكر هي أنهار دولية بما في ذلك أنهار الدنيبر

---

(1) صلاح الدين عامر وآخرون، قانون الأنهار الدولية الجديد والمصالح العربية (القاهرة، معهد البحوث والدراسات العربية، 2001، ص 13) .

Dnepr والدينستر Dnestr والسيرداريا Syr Darya والأموداريا Amu Darya والفولجا Volga والأوب Ob والايرتيش Irtysh في سيبيريا (1)

ولم تستقطب استخدامات مياه الأنهار الدولية والمياه العابرة للحدود الدولية الاهتمام الكافي بشأن استخداماتها غير الملاحية مثل الري والشرب والزراعة وغيرها . وقد ترتب علي ذلك نشوء عرف دولي يجعل تنظيم ذلك متروكًا للاتفاقات والترتيبات والتفاهمات الثنائية والإقليمية ومن ثم فإن نهايات القرن التاسع عشر وبدايات القرن العشرين بدأت تشهد اهتمامًا قانونيًا متزايدًا بالاستخدامات غير الملاحية للأنهار الدولية مما سمح لرابطة القانون الدولي أن تقوم في عام 1966 بإقرار ما عرف بقواعد هلسنكي . وأدي إلي اهتمام الجمعية العامة للأمم المتحدة منذ عام 1959 بالجوانب القانونية لمصادر المياه العذبة، وطلبها في عام 1970 إلي لجنة القانون الدولي التابعة لها أن تقوم بدراسة القانون المتعلق باستخدام المجاري المائية الدولية في غير أغراض الملاحة النهرية . وبعد أكثر من عشرين عامًا انتهت لجنة القانون الدولي من إعداد مشروع عدد من المواد (33 مادة) تتعلق بالاستخدامات غير الملاحية للمجاري المائية الدولية التي قدمتها للجمعية العامة للأمم المتحدة في عام 1977، الأمر الذي مكّن الجمعية العامة من إقرار اتفاقية قانون استخدام المجاري المائية الدولية في الأغراض غير الملاحية في مايو، وفتح باب التوقيع عليها (2)

وقد تم اكتشاف هذه الأنهار في العديد من الدول والقارات من خلال العديد من الرحلات الاستكشافية، ففي استراليا وعلي مدى آلاف السنين كان النهر الداخلي الواقع جنوب شرق استراليا يجري عبر اليابسة وكان يجري ببطء عبر المجرى الذي يصب في المحيط الجنوبي، وكان

---

(1) Arnon Soffer, rivers of fire, op . cit ., p . 7 .

(2) صلاح الدين عامر وآخرون، قانون الأنهار الدولية الجديد والمصالح العربية مرجع سبق ذكره، ص 10 .

نهرًا منعزلاً ومعروفًا فقط لدي قبائل استراليا الأصليين الذين عاشوا علي ضفتيه وكانوا يتغذون علي أسماكه .

ومع حلول العشرينيات من القرن التاسع عشر، وصل الرجل الأبيض إلي الجبال الزرقاء هناك واستقر علي السهول الخصبة "لنيوساوث ويلز " New South Wales . كما تم اكتشاف نهر " المورومبيدجي " Murrumbidgee هو نهر كبير يتدفق غربًا باضطراد، وتساءل الناس في البداية : هل يوجد بحر في داخل الأرض أم هل يعبر هذا النهر القاهرة ليتجه إلي المحيط الجنوبي ؟ وهل ارتبط هذا النهر بنهر " دارلينج"، وإذا كان كذلك فهل يمكن أن يكون هناك حلقة اتصال سهلة بين سيدني والمستعمرات الموجودة إليْ الجنوب الغربي ؟

وللتحقق من كل ذلك تم إرسال بعثة انطلقت في نوفمبر عام 1829 بقيادة الكابتن تشارلز ستورت Charles Sturt مع ستة من رفاقه وتتبعوا مجرى نهر " الموروميبدجي " حتى وصلوا إلي مقربة من نقطة الاتصال مع " لاكلان " Lachlan وانطلقوا مستقلين قاربًا لصيد الحيتان يبلغ طوله 25 قدم . وبعد بضعة أيام في مياه النهر الهادئة وصلوا إلى جدول كبير وهو نهر " الموراي " ومنه واصلوا سيرهم حتى بحيرة " الإسكندرية " .

وبعد ذلك تم اكتشاف العديد من الأنهار الاسترالية من خلال الرحلات الاستكشافية في الثلاثينيات من القرن التاسع عشر وكذلك في عام 1841 وما بعدها، كما بدأ بناء العديد من الموانئ البحرية علي شاطئ المحيط . كما شجعت حكومة جنوب استراليا بناء السفن الحديدية وقدمت العديد من الجوائز مقابل ذلك، وبهذه الطريقة زادت حركة التجارة النهرية في استراليا [1] .

---

(1) Peter G.Plillips, Redgum and Paddlewheels – Australian's Inland River trade (Greenhouse, 1980, PP . 9 – 10)

وتتميز الأنهار الاسترالية عن نظيراتها الأمريكية بالعديد من المزايا . وتوجد بها العديد من السفن والبواخر . فتوجد بأمريكا باخرتين ذات العجلات المجدافية Paddlesteamers تجوبان نهر المسيسبي Mississippi . وتوجد بهما غرف للنوم وتتمتعان بوجود عجلات تجديف خلفية وصفارات بخارية . وفي بداية القرن العشرين صُنعت سفينة " ملكة الدلتا " لتعمل في نهر ساكرامنتو Sacramento River وتم تدشين سفينة أخرى حديثة بعد ذلك وهي سفينة ملكة المسيسبي Mississippi Queen .

وعلي العكس من ذلك يوجد باستراليا سفن المسافرين الأربعة التي تعمل في رحلات طويلة في أنهار " موراي دارلينج " Murray – Darling ونجد أن قاربي Wanera و Coonawatra يمثلان اثنين من القوارب النهرية التقليدية وتربطهما بالنهر علاقات طويلة عبر الزمن . كما نجد أن السفينة " كوين ريفر موراي " Murray River Queen تعتبر بمثابة قارب حديث ولكنه بُنى بأسلوب عجلات التجديف القديمة . ونجد أن أحدث قارب في النهر وهو " المستكشف موراي " Murray Explorer . تم استبعاد نظام عجلات التجديف منه واستخدم بدلاً من ذلك محركات الدفع الحلزونية بأسلوب سفن نهر " الراين " ولازالت توجد حتى الآن بواخر المسافرين the Passenger Steamers والتي تعتبر بمثابة اليخوت الصغيرة، ولازالت توجد الأماكن التاريخية المرتبطة بالأنهار والتي تعبر عن الأصالة والحنين للماضي، وهي تلعب دورًا كبيرًا في سوق السياحة(1)

وفي أفريقيا نجد أن نهر النيجر يوجد به ثالث أكبر منطقة صرف في الأنهار الأفريقية . ودلتا نهر النيجر هي سهل فيضي يقع في جنوب شرق نيجيريا ويتكون من طبقات رسوبية يدفعها نهري النيجر والبينو

---

(1) Ibid ., P . 5 .

Benue وتغطي مساحة 25.640 كيلومتر مربع مـن المـساحة الكليـة لأرض الدولة . وهذا السهل يعتبر موطنًا لسبعة ملاين نـسمة يتوزعـون علي عدة دول وجماعات عرقية مثل الإيجو Igo والاورهوبـو Urhobo والإيسوكو Isoko والإبيبيو Ibibio والإيجبو Igbo والأندوني Andoni والاوجوني . ويتم تقسيم بعض هذه الجماعات العرقية إلي عشائر Clans طبقًا للغاتها مثل " الإيفيك " Efik (1)

وفي العالم العربي لا يتجاوز عدد الأنهار دائمة الجريان 50 نهراً بما فيها روافد النيل ودجلة والفرات، وينحدر معظمها من الجبال المطلـة على البحر المتوسط والمحيط الأطلسي، ولا يتجاوز مسار معظمها مائـه كيلومتر، يشذ عنها معظم أنهار الغرب التي تنحدر من جبال أطلس الأعلى والأوسط حيث يصل أقصى طول في نهر درعة 1200 كيلومتر، وتستمد هذه الأنهار مياهها من هطول الأمطار خلال فصل الشتاء التي يزيد عـن ألف ملليمتر سنوياً وكذلك من ذوبان الثلوج التـي تتـراكم فـوق قمـم الجبال(2).

---

(1) Ike Okonta and Oronto Douglas, Where Vultures Feast, op . cit., p. 5 .

(2) عادل عبد الجليل بطرجي، المياه حرب المستقبل، ط1 (جـدة، العلـم للطباعـة والنشر، 1992، ص27) .

الفصل الثالث

نهر النيل

أولا : نهر النيل وإسهاماته العالمية :

وسوف نتناول هذه النقطة من خلال أربعة مباحث رئيسية وهي :

المبحث الأول

نهر النيل - الجغرافيا والتاريخ والعلم والحضارة

لقد كان النيل على مدى فترات التاريخ يحمل في طياته لغزاً كبيراً . فقد حاول المؤرخ اليوناني هيرودوت والإمبراطور الروماني " نيـرو " Nero الوصول إلى منابعه في قلب أفريقيا وفشلا في ذلك، كما ناقش عالم الفلك والجغرافيا اليوناني " بطليموس " أصول النهر ومنابعه . وفي عـام 1770 زار المستكشف الأسكتلندي " جـيمس بـروس " James Bruce بحيرة تانا Tana في الحبشة، كما وصل المستكشف الأسـكتلندي "جـون هاننج سبيك" John Hanning Speke إلى بحيـرة تنجانيقـا وبحيـرة فيكتوريا عام 1862 وأعلن أنها منبع النيل . ولكن ظل هذا الرأي موضع شك ومن ثم قام المستكشف الأفريقي الشهير " هنري مورتون سـتانلي " Henry Morton Stanley – وغيره من المستكشفين الأوروبيين – بعدة رحلات للوصول إلى منابع النيل، وفي منتـصف القـرن العـشرين تـم الوصول إلى المنابع الحقيقية لنهر النيل (1) .

وهناك العديد من الأساطير التي تم ذكرها عبر التاريخ عن النيل ومنابعه والأرض التي ينبع منها، وتوضح إحداها أن منابع النيـل هـي أرض الحديد والفضة والذهب . وبطلها الفتى حائز بن العيص بن إسـحق بن إبراهيم الذي كان يعيش منذ آلاف السنين وأراد اكتشاف منابع النيـل والجنة التي ينبع منها، وكان لا يفارق النيل وبدأ رحلته من شاطئ النيـل حيث يلتقي بالبحر وسار ناحية الجنوب على قدميه لمدة ثلاثين سنة فـي

---

(1) Robert O. Collins, The Nile (New Haven , Yale university Press, 2002 , P. 8) .

أرض العمران وثلاثين سنة أخرى في أرض جرداء وانتهت إلى بحر أخضر اللون يشقه من منتصفه نهر النيل وهناك قابل رجلاً يصلي تحت شجرة تفاح والذي أوضح له أنه عمه عمران وجاء ليكتشف منابع النيل فأوحى الله إليه أن يظل بمكانه حتى يأتيه أمره، وبعد ذلك عرف مسالكه ولكنه اشترط على - " حائز " - لكي يبلغه ما انتهى إليه - أن يمكث معه بعد رجوعه حتى يتوفاه الله ثم يدفنه هناك

ثم نصح الشيخ الفتى " حائز " بأن يسير حتى يلتقي بدابة يرى أولها ولا يرى أخرها، وهي معادية للشمس، وإذا طلعت الشمس عليه وهو يركبها فسوف تذهب به إلى الجانب الآخر من البحر وسوف يسير حتى يبلغ أرضاً من حديد ثم يجتازها حتى يجد أرضاً من فضة، جبالها وشجرها وجميع ما فيها من ذهب وهناك سوف يهتدي إلي علم النيل .

وبالفعل تحقق له ما أراد حتى إذا ما وصل إلى أرض الذهب وفيها سار الفتى حتى انتهى إلى سور من ذهب عليه قبة لها أربعة أبواب... وإذا ماء كالفضة ينحدر من فوق ذلك السور حتى يستقر في القبة ثم يتفرق في الأبواب وينصب إلى الأرض . فأما ثلاثة أرباع هذا الماء فتفيض في الأرض والربع الباقي يجري على وجه الأرض وهو النيل .

وشرب الفتى واستراح وحاول صعود السور فأتاه ملك وقال له يا حائز قف مكانك قد انتهى إليك علم ما أردته من علم النيل . وهذا الماء الذي تراه ينزل من الجنة .. وهذه القبة هي بابها. فطلب الفتى من الملك أن يرى الجنة فلم يُسمح له ولكنه رأى الفلك الذي تدور فيه الشمس والقمر وهو شبه الرحي، فأراد الفتى أن يركبه فلم يسمح له وأوضح له الملك أنه سيأتيه رزق من الجنة .

وبينما هو واقف في مكانه نزل عليه عنقود من عنب فيه ثلاثة أصناف، صنف كالزبرجد الأخضر وصن كالياقوت الأحمر وصنف كاللؤلؤ الأبيض، وأوضح له الملك أن هذا رزقه عنب الجنة غير الناضج

وطلب منه الرجوع فقد انتهى إليه علم النيل، ورأى ثلاثة أنهار تختفي في الأرض وأوضح له أنها الفرات ونهر سيحون ونهر جيحون .

وركب الفتى الدابة راجعاً إلى حيث أتى وهوت الشمس وراء الغروب فاندفعت إليها الدابة لتلقمها وخلال ذلك سقط الفتى على الأرض وقُذف به إلى الجانب الآخر من البحر وهناك وجد عمران وقد مات فقام بدفنه وظل بجواره ثلاثة أيام .

وبعد اليوم الثالث – وهو يبكي – ظهر له رجل ضخم الجثة يرتدي مسوح الشيوخ وسأله عما انتهى إليه من علم النيل فقص عليه الفتى ما حدث له، ثم نظر إلى شجرة التفاح التي كانت بجوار قبر عمران، وأوضح الشيخ للفتى أن هذه الشجرة أنزلها الله لعمران من الجنة ولكن عمران تركها للفتى – حسبما أوضح له الشيخ – ولو أكل منها لرفعه الله إلى السماء فتناول الفتى تفاحة وأراد أن يأكلها إلا أنه عض على يده فلم يستطع واختفى الرجل .

وخلال ذلك نادى عليه صوت وأوضح له أن الرجل الذي زيّن له أكل التفاحة وفضلها على رزق الجنة هو إبليس الذي أخرج آدم من الجنة ولو أنه أكل منها لأكل أهل الدنيا كلها ولم ينفد .

وسقط الفتى يبكي على شاطئ النيل الذي عرف سره ورأى الجنة عند منبعه ولكنه عجز عن العودة إليها ودخولها بعد أن خدعه الشيطان ... واستمر النيل يجري وظل يحمل الذهب والفضة والحياة إلى مصر [1] .

وعن تسمية النيل بهذا الاسم نذكر أن المصريين القدماء كانوا يعبدونه باعتباره إلهاً للخير ويطلقون عليه اسم " حابي Hapi "، وفي بعض الأحيان يسمى لديهم البحر والنهر العظيم، كما كانوا يطلقون على

---

(1) سليمان مظهر، مصر، النيل، الناس، الآثار (القاهرة، كتاب التعاون، 1995، ص ص 22 – 27) .

فروع النيل في الدلتا أسماء مختلفة مثل " مياه بتاح " أو "مياه آمون " أو " النهر الغربي "، ويذكر سميث في قاموس الجغرافيا عند اليونان والرومان أن كلمة نيلوس Nilus من أصل عبري وربما انتقلت إلى الإغريق عن طريق الفينيقيين، كما أن العبرانيين أطلقوا على النيل اسم " ناحال ميزرايم Nhal Misraim، أي نيل مصر وذكر هايد Hyde أن الأقباط أطلقوا على النهر اسم " إيرو " I'ero أي العظيم وهو استمرار للاسم المصري القديم، كما جاء في اللغة العبرية اسم النيل " سينهور " أي الأسود .

وقد ذكر " ديودور " أن نهر النيل كان يطلق عليه " إيتوس " Aetus أي النسر لأن مياهه تتدفق بقوة، وذكر أن النيل يطلق عليه اسم "أوقيانوس " وهو اسم البحر المحيط بالكون . وقد أشار " هوميروس " إلى النهر باسم " إيجيبتوس " Aegyptos في ملحمة الأوديسة عندما تحدث عن رحلة " مينلاوس " الذي تقاذفته الرياح مما جعله يزور بلادًا كثيرة ومنها مصر حيث قال سفني مكثت في نهر إيجيبتوس . أما نيلوس Neilos فقد جاء في المصادر الإغريقية لأول مرة عند الشاعر هسيود Hesiod في قصيدته " أنساب الآلهة " (1) .

وينبع نهر النيل من أواسط أفريقيا ويصب في البحر المتوسط عابراً تسع دول أفريقية هي بورندي ورواندا وتنزانيا وكينيا وأوغندا والكونغو الديمقراطية وإثيوبيا والسودان ومصر ويبلغ طول النهر 6825 كيلومتراً ومساحة حوضه 2.9 مليون كيلومتر مربع، ويختلف إيراد النهر السنوي من عام لآخر طبقاً لكميات الأمطار، ويبلغ متوسط الإيراد السنوي عند أسوان حوالي 84 مليار متر مكعب من المياه سنوياً .

---

(1) أبو اليسر فرج، النيل في المصادر الإغريقية، ط1 (عين للدراسات والبحوث الإنسانية والاجتماعية، 1995، ص ص 56 – 57) .

ويلاحظ قلة مياه النيل بالقياس إلى مياه الأنهار التي تماثله طولاً وحوضاً، فمياه النيل تعادل $\frac{1}{15}$ من مياه الكونغو أو $\frac{1}{65}$ من مياه الأمازون، وتصريفات النيل ضئيلة جداً إذا ما قورنت بطوله أو مساحة حوضه [1] .

وترى بعض النظريات العلمية أن النيل كان له في البداية شكل بدائي حيث يرى جون بول أن الصرف في هضبة اليابس المصري كان يتم في عصر الميوسين بواسطة عدد من المجاري المائية الصغيرة التي تتجه نحو الشمال إلى بحر التثيز (والذي يعتبر البحر الأبيض المتوسط بقاياه) وكان ساحل هذا البحر في مصر يمتد من القاهرة إلى سيوة وأن أحد هذه المجاري وربما أكبرها وأهمها هو هذا النيل الأول أو النيل البدائي وأنه كان يصب قرب القاهرة محتلاً وادي الصعيد الحالي حتى نهايته، بل وربما احتل أيضاً جزءاً من النيل النوبي جنوبه . ثم حدثت في أواخر الميوسين عملية رفع للأراضي المصرية خاصة في الجنوب، مما أدى إلى ميل الهضبة بعض الشيء وخلق حافة مستعرضة تجري من الشرق إلى الغرب في منطقة سبلوقة (شمال الخرطوم) قرب بدايات النيل الأبيض الحالية، هذا الميل وهذه الحافة زادا من قوة التعرية في النيل، مما نتج عنه أن حفر النهر قاعه وعمقه بضع مئات من الأمتار في سطح الهضبة .

النيل الأول إذن، أو النيل البدائي كان نهراً مستقلاً قائماً بذاته مثله في ذلك مثل باقي أجزاء النيل الحالي والتي لم يكن له بها حينئذ أي اتصال. كان أقصى امتداده ينبع من الجنوب إلى جوار سبلوقة ويصب إلى جوار القاهرة، تغذيه روافد ترد إليه من الجبال المحيطة من سلسلة البحر الأحمر. ومعنى ذلك أن للنيل الأول أصلاً محلياً وقديماً وهو أصلاً مصرياً

(1) رمزي سلامة، مشكلة المياه في الوطن العربي، مرجع سبق ذكره، ص34 .

بحتاً. وفي عصر البليوسين حدثت بعض التغيرات الجيولوجية والتي أدت إلى أن يلقي النيل برواسبه في خليج الدلتا .

وهناك النيل الأعظم والذي يمتد من العروض الاستوائية حتى البحر المتوسط من أطراف نصف الكرة الجنوبي حتى قلب العالم القديم، وهو لم ينشأ دفعة واحدة كنظام نهري واحد وإنما تكون أصلاً من مجموعة من النظم النهرية الإقليمية، بدأ كل منهما منفصلاً عن الآخر، وربما تم هذا التكوين في عصور جيولوجية وظروف طبيعية مختلفة . ثم جاء البلايستوسين فاتصل النيل المصري بسائر نظم النيل في الجنوب، تلك التي كانت قد التحمت ببعضها البعض في تلك الأثناء وأسرها كلها مرة واحدة تقريباً وأصبحت إلى مجراه واتخذها منابعه العليا الجديدة والموسعة إلى أقصى حد [1] .

ويعتبر نهر النيل نظاماً مائياً واحداً، ولكنه لا يمثل وحدة أيكولوجية ومناخية وجغرافية واحدة متجانسة، وهو ينبع من مرتفعات أثيوبيا وأرض النيل الأزرق والمناطق الشاسعة للبحيرات العظمى ومستنقعات أفريقيا الوسطى الهائلة بالإضافة إلى جنوب السودان وأراضي النيل الأبيض، ويتوحد النهران ثم يندفعان إلى الوادي الضيق في مصر جالبين أسباب الحياة في تلك المناطق، وقد أدى تنوع القطاعات الجغرافية التي يمر خلالها النيل إلى التنوع البشري فيها . وعلى مدى آلاف السنين، نجد أن الشعوب التي عاشت على جانبي النهر قد شكلت ثقافات وديانات ولغات مختلفة وجعلت من حوض النيل بمثابة ذخيرة كبيرة من الخبرات والكيانات العديدة، كما كان النيل بمثابة واقع جغرافي ومائي ومجالاً للعديد من المفاهيم والأساطير البشرية، كما كان النيل بمثابة أحد الخرائط

---

(1) عبد العظيم أبو الوفا وآخرون، نهر النيل : الماضي والحاضر والمستقبل، ط1 (القاهرة، دار المستقبل العربي، 1985، ص ص 20 – 21) .

المعرفية الإنسانية الأولى التي فسرت التكافل بين الأيكولوجيا والكائنات الحية، وكان مجالاً لتنظيم الخبرات وترجمتها إلى أفكار وممارسات ومعتقدات واتجاهات .

وقد استحوذ النيل – بخصوص بداياته وتنوعه – على الفكر الإنساني منذ نشأة الحضارات الأولى على ضفافه . ونجد أن الألغاز التي أحاطت بمنابعه وطبيعة الحياة التي يهبها للمناطق القاحلة والطبيعة الغير ثابتة لتدفقه قد أدى إلى وجود العديد من الأساطير التي تدور حوله والتي أعيد سردها وتكرارها منذ العصور القديمة وحتى الوقت الحاضر [1] .

وتتكون مصادر مياه نهر النيل من ثلاثة أحواض رئيسية وهي :

1- حوض الهضبة الاستوائية : وهي أكثر المناطق عمقاً في أفريقيا وتقع داخل حدود كينيا وأوغندا وتنزانيا والكونغو الديمقراطية ورواندا . وتتكون من مجموعة من البحيرات والأنهار والروافد وهي بحيرة فيكتوريا وبحيرة ألبرت وبحيرة إدوارد وبحيرة تنزانيا وبحيرة كيفو . ويمثل حوض الهضبة الاستوائية أكثر المصادر انتظاماً في إمداد النيل بالمياه على مدار العام وبخاصة في فصل الجفاف، ويبلغ المتوسط السنوي للمياه الواردة منه عند سد أسوان نحو 13 مليار متر مكعب سنوياً .

2- حوض بحر الغزال : ويقع في الجزء الغربي من السودان، وهو منخفض كبير ومنطقة مستنقعات ضخمة، ويبلغ إيراده 15 مليار متر مكعب تفقد بأكملها في منطقة المستنقعات ولا يصب منها في النهر سوى 0.5 مليار متر مكعب . ويتكون حوض بحر الغزال من مجموعة من البحار الصغيرة هي : بحر الزراف وبحر العرب وبحر لول وبحر سويد وبحر تونج ونهر بونجو .

---

(1) Haggai Erlich and Israel Gershoni , the Nile – histories, cultures, myths (London , Lynne Rienner Publishers , 2000 , P. 1) .

3- حوض الهضبة الاستوائية : وهي تمثل أهم منابع النيل وأخطرها على الإطلاق، إذ تمد النيل عند أسوان بنحو 85% من متوسط الإيراد السنوي للمياه، لذلك فإن إثيوبيا تشكل أهمية كبيرة للأمن المائي المصري .. ويتكون حوض الهضبة الأثيوبية من ثلاثة أحواض صغرى رئيسية هي : حوض نهر السوباط وحوض النيل الأزرق وحوض نهر عطبرة . وعن طريق هذه الأحواض الصغيرة يتم مد حوض نهر النيل بكمية تقدر بحوالي 71مليار متر مكعب من المياه[1].

ويضم نهر النيل وحوضه عدة أنهار أصغر، ولكل منها طابعه وقوته الخاصة، وهو ينقسم عموماً إلى فرعين رئيسيين هما : النيل الأبيض والذي ينبع من بوروندي والنيل الأزرق الذي ينبع من مرتفعات الحبشة، وهو يتبع مساراً أكثر انحداراً حاملاً معظم مياه النيل معه . وينقسم حوض النهر إلى مناطق متميزة تتناظر مع المناطق الطبوغرافية المختلفة التي يمر خلالها خلال رحلته الطويلة بدءاً من أفريقيا الاستوائية وحتى البحر المتوسط . وفي الجنوب يبدأ النيل بمجموعة أنهار صغيرة تنبع من هضبة البحيرات العظمى في شرق أفريقيا ومنها ينبثق تحت مسمى بحر الجبل ويهبط إلى مستنقعات جنوب السودان ثم ينطلق منها ثانية تحت مسمى النيل الأبيض، ثم يلتقي عند الخرطوم بالنيل الأزرق الذي ينبع من الحبشة، ثم يلتقي النيلين معاً في نهر واحد ويتدفق خلال صحاري النوبة ومصر حتى يصل في النهاية إلى دلتا النيل .

ويعتبر **الفيضان** من الآثار السيئة لنهر النيل وهو ينتج عن كثرة مياه الحبشة – السوباط والنيل الأزرق وعطبرة – فأمطار " المونسون " Monsoon في الصيف تملأ مئات الأنهار في الحبشة، وسرعان ما تشق

---

(1) رمزي سلامة، مشكلة المياه في الوطن العربي، مرجع سبق ذكره، ص ص 37 – 38 .

هذه المياه طريقها إلى مجرى النهر ويبدأ منسوب مياه النهر في الارتفاع في شهر مايو في شمال السودان وفي شهر يونيو عند أسوان، ويصل إلى أقصى مستوى له في أغسطس وسبتمبر ويصل إلى أدنى مستوياته في الفترة من ديسمبر إلى إبريل حيث تجف بعض الروافد . ولا يمكن التنبؤ بفيضان النيل أو مقدار منسوبه كل عام . وفي أوقات الفيضان تنحدر المياه من الجبال وتدمر كل شيء في طريقها . وكان الناس يستسلمون لمصيرهم عندما كان الفيضان يجرف منازلهم وآثارهم ومعابدهم القديمة . وفي سنوات الجفاف تتشقق الأرض وتتصلب مثل الأسمنت وتحدث المجاعات ويتضرع الناس بالصلوات من أجل تدفق المياه (1) .

ويتميز حوض النيل بتنوعه الجغرافي الكبير، وليس هناك نهر في العالم ينبع من البراكين والجبال التي تكسوها النباتات الجليدية ويصب في صحاري جرداء . فعلى مقربة من هضبة البحيرات يتغذى النهر من جبال " فيرونجا " البركانية عند منابع النيل في الكونغو، وعند أحد هذه الجبال ثار مؤخراً بركان جبل " نيرانجونجو " Nyirangongo في يناير عام 2002، وإلى الشمال وعند خط الاستواء ترتفع جبال " روينزوري " المعروفة منذ القدم بجبال القمر والتي تتميز بثلوجها الاستوائية، وهذه الجبال يلفها ضباب كثيف . وعند المرتفعات الأثيوبية – وهي مصدر النيل الأزرق – ترتفع بعض القمم إلى عنان السماء مثل البحيرات الاستوائية الأخرى . ثم يهبط النيل بانحدار شديد – لا يحدث في أي حوض نهري آخر – من المرتفعات مروراً بالغابات الاستوائية المطيرة وصولاً إلى أعماق المستنقعات في منطقة نباتات السدود التي تعوق الملاحة، ثم يعاود النهر الانسياب بهدوء عبر مناطق السافانا وهي سهول مفتوحة مليئة بالأعشاب التي توجد بها بعض الشجيرات الصغيرة، وفيما وراء هذه المنطقة يوجد الساحل وهو شريط من المراعي الفقيرة بين السافانا

---

(1) Robert O. Collins, the Nile, op.cit., P.P. 1 – 4 .

والصحراء وإلى الشمال من الساحل يمر النيل خلال الصحراء الكبرى في النوبة ومصر وبعدها توجد أراضي الدلتا الخصبة [1] .

وتوجد بالنيل الأزرق أو حوله العديد من الحيوانات مثل فرس النهر والأفيال والظباء والخراتيت وغيرها، حتى أن جزءاً كبيراً من الحيوانات البرية المفترسة قد أتت من شلالات المرشيزون Murchison بالقرب من أحد منابعه، كما تهاجر الآلاف من الطيور الأوروبية والأفريقية بطول النهر . وفي فصل الخريف تموج ضفافه بالطيور الكثيرة حتى أنه يتعين عليها أن تنتظر دورها في الهبوط مثل الطائرات التي تحلق فوق مطار مزدحم كما أن ضفتي النيل تعتبر مكاناً جميلاً ومجالاً أيضاً للبناء حيث تم تشييد العديد من السدود عليه ومن أكبرها وأشهرها على الإطلاق السد العالي في أسوان بمصر[2] .

وقد سبب نهر النيل الكثير من الحيرة للناس على اختلافهم مثل المؤرخين والشعراء على مر الزمن منذ عهد خوفو Cheops وحتى الوقت الحاضر، وسيظل مثيراً للجدل في ميادين الثقافة والسياسة والاقتصاد الإقليمي في العقود والقرون المقبلة . ويعتبر نهر النيل من أشهر الأنهار التي وصفها هيرودوت في القصص القديمة في مذكرات الرحالة والدارسين العرب والمستكشفين الأوربيين وفي العديد من الكتب الحديثة التي تدور حول جيولوجيا قاع النيل وعلم مياه النيل Nile hydrology وسدود النيل والسياسات المرتبطة به [3] .

---

(1) Ibid., P. 5 .

(2) Violet weingarten , Nile – lifline of Egypt (London , Fredrick Muller Limited , 1966 , pp. 8 - 11) .

(3) Terje Tvedt , the River Nile and its economic, Political, Social and Cultural role – an annotated bibliography (University of Bergen, 2000 , P. 711) .

وفي الوقت الحاضر تزداد أهمية نهر النيل عن ذي قبل، وتــدور العديد من المناقشات الساخنة بين المواطنين والساسة في حوض النيل كله حول كيفية استخدامه وإدارته . وينظر ملايين الناس إليه على أنه يــشكل مصدراً لمياه الشرب وري المحاصيل ومصدراً للقوة وموضوعاً للاحترام والفخر، كما تعد الحكومات الخطط من أجل المزيد من الــسيطرة عليــه لتأمين عملية التنمية كما يبحث القادة المحليون والمؤسسات الدولية عــن حلول دبلوماسية لتجنب الصراعات حول الحقوق في مياهه [1] .

إن نهر النيل هو نهر التناقضات، وبسبب تأثرهم بالنيل نجــد أن المصريين في العديد من الأماكن يتصفون بالغموض والفخر، وتم إنــشاء العديد من الآثار مثل أبو الهول والأهرامات بجوار نهر النيل منذ أكثر من أربعة آلاف عام، وقد أبحرت كليوباترا وهي آخر ملكة في مصر القديمة إلى أدنى مناطق النهر في سفينتها الشراعية .

وتم صُنع التاريخ على طول ضفتي نهر النيــل وعــاش النــاس ودونوا تاريخهم على مدى أكثر من ستين قرناً، كمــا قــام المــصريون بتطوير الهندسة والحساب والفلك وابتكروا التقويم الزمني لكي يــستطيعوا متابعة أوقات فيضان النيل وانحساره، وتم إنتاج العديد من الأعمال الفنية على ضفاف النيل .

ومن ناحية أخرى يحتوي الإنجيل على العديد من القصص التــي تدور حول النيل، فقد تم اكتشاف أحد أبناء الفراعنة وهو موســى عليــه السلام وهو يطفو في سلة تحركها الأمواج فــي النيــل، وتــذكر بعــض الكتابات أن بني إسرائيل كانوا عبيداً وساهموا في بناء الأهرامات . كمــا تقرب يوسف إلى الملك عن طريق تخزين الحبوب بعد جمعها من الحقول الواقعة على طول ضفتي النيل وذلك لمواجهة فترات ندرة المحاصيل[2].

(1) Ibid., P. VIII.

(2) iolet Weingarten, Nile – Lifeline of Egypt, Op. cit., PP. 7 – 8 .

ومن ناحية أخرى تم تقديم رؤية شاملة لنهر النيل وجوانب دراسته من منظور مختلف التخصصات التي تدور حولـــه ســـواء ذات الطـــابع الفيزيقي للنهر أو الأدوار الثقافية والاجتماعية والاقتــصادية والـــسياسية المختلفة التي يلعبها النهر في حياة العديد من المجتمعات، وتم تقديم كـــل ذلك من خلال " الببليوجرافيا bibliography " التي تتناول كـــل ذلـــك .

وترجع أهمية هذه الببليوجرافيا المتعلقة بالنيل نظراً للتاريخ الطويل المعقد للنهر والمتعلق بالسياسات المائية والأيكولوجيا السياسية وكذلك الاتفاقيات التي عقدت بين دول حوض النيل والتي تنظم عملية المشاركة في مياهه .

وتغطي هذه الببليوجرافيا ما صدر من كتب ورسائل لنيل درجات الماجستير والدكتوراه والمقالات في الصحف العلمية والتقارير الحكومية، وهي تغطي كل شئ بدءاً من رسائل الدكتوراه المصرية والفرنسية التـــي تدور حول تنمية النيل وصولاً إلى الخطط المصرية والبريطانية للاستفادة من النهر والمقالات المنشورة عن نهر النيل ومرض البلهارسيا المـــرتبط به.

كما تتناول التراث المنشور في كل العلوم بدءاً مـــن الجيولوجيـــا (تاريخ الكيفية التي تشكل بها النيل ووقت حدوث التقـــارب بـــين النيلـــين الأزرق والأبيض وصولاً إلى مخاطر الـــزلازل فـــي منطقـــة أســـوان) والجغرافيا والتاريخ (بما في ذلك التنافس الإمبريالي للسيطرة على النيل)، والأنثروبولوجيا (بما في ذلك تحليلات تكيفات الشعوب مع النيل وتقلباته)، والطب (التراث الذي يتناول الأمراض التي ينقلها الماء)، وعلم الحيـــوان (تاريخ وأنواع الأسماك وسمك الفرخ النيلي The Nile Perch في بحيرة فيكتوريا)، وعلم النبات (التراث المتعلق بالمعركة ضد نبات زنبق المـــاء Water hyacinth)، والدراسة العلمية للماء hydrology (بما في ذلـــك التراث الذي يتناول سقوط المطر ومعدلات سقوطه ودراسات متشعبة عن الدراسة العلمية للماء والمناخ والتي تم نشرها بواسطة الحكومة المصرية)،

وتراث الرحلات Travel Literature حيث تتضمن الببليوجرافيا التراث الكبير منذ منتصف القرن التاسع عشر فصاعداً عندما كان الرحالة الألمان والفرنسيون والإيطاليون والبريطانيون والنرويجيون والأمريكيون يبحثون عن منابع النيل، بالإضافة إلى التقارير الوصفية التي قدمتها المخابرات البريطانية والضباط البريطانيون عند غزوهم لوادي النيل منذ عام 1882 وحتى عام 1904، وهذا الجزء يغطي أيضاً تراث الرحلات الحديث مثل تقارير الإبحار حتى منابع النيلين .

كما تتضمن الببليوجرافيا أيضاً مجال التخطيط Planning وتراث المشروعات التي قدمتها الهيئات الحكومية والهيئات الدولية والشركات الاستشارية (وهو يتضمن عدة مشروعات ومنها مشروع الجزيرة في السودان وسد شلالات " أوين " Owen في أوغندا والسد العالي بأسوان ومشروع قناة جونجلي بالسودان وبحيرة تانا بالحبشة وحوض " كيجيرا " Kagera بتنزانيا .

وكذلك التراث الذي يتناول تخطيط الحوض واتفاقيات المياه وتقييمات الحاجة إليه بالنسبة للقطاعات والدول ... وتركز هذه الببليوجرافيا على نهر النيل كنهر دولي عابر للحدود، ولذلك تم معالجة العلاقات بين أعالي النيل ومناطقه المنخفضة وتقييمات المياه القومية والإقليمية والخطط القطاعية للمياه وجهود السيطرة على النيل في مصر وارتباط ذلك بقضايا حوض النيل .

وتم تنظيم الببليوجرافيا في ثماني فئات تضم 3486 موضوعاً وهي :

1- التاريخ السياسي والثقافي . 2- المصايد . 3- النباتات .

4- الحيوانات . 5- الصحة .

6- المشروعات والتقارير .

7- السفر والاستكشاف . 8- استخدام وإدارة المياه .

وبالطبع يوجد تداخل بين هذه الفئات أو الموضوعات الرئيسية .

كما استفادت الببليوجرافيا الحالية من العديد من القوائم الببليوجرافية السابقة مثل دراسة أ.هـ عن الزراعة في السودان (1977)، وببليوجرافيا مختارة مع نبذات موجزة عن الخرطوم – وزارة الزراعة وتناولت الغذاء والموارد الطبيعية، وخرائط المناخ في السودان تأليف د.ج.آلان (1962)، وأخرى عن مكتب الأحوال الجوية والاتحاد الدولي للدراسة العلمية للمياه في الولايات المتحدة (1968) وببليوجرافيا لوفين Luvain عن الدراسة العلمية لمياه حوض النيل (1985)، وإدارة المياه في مشروع الجزيرة 1920 – 1985، الخرطوم – مؤسسة ر.وكولنز 1991 عن مياه النيل .. الخ .

والجدير بالذكر أن هناك العديد من الكتب التي تدور حول نهر النيل تمت كتابتها باللغة الأمهرية (إحدى لغات الحبشة) واللغة العربية واللغات المحلية الأخرى، ناهيك عن الببليوجرافيا الضخمة التي تغطي كل التراث عن النيل في مصر [1] .

---

(1) Terje Tvedt , the River Nile and its economic , Political, Social and Caltural role , Op. cit., PP. viii – xii .

المبحث الثاني
تاريخ السدود ونهر النيل

أوضحنا في موضع سابق الآثار السلبية التي تخلفها الأنهار نتيجة الفيضانات، حيث تؤدي إلى وقوع العديد من الكوارث الطبيعية والبشرية، ولذلك سعت البشرية على مدار تاريخها إلى بناء الخزانات والسدود للحماية من أخطار هذه الفيضانات من ناحية، ومن ناحية أخرى للاستفادة منها في إقامة العديد من المشروعات الزراعية وتوسعتها وتوليد الطاقة الكهربائية التي تستخدم في الصناعة وشتى مناحي الحياة الأخرى .

لقد أدى إنشاء السدود في العالم إلى تغيرات كبيرة في تجمعات المياه، والخزان reservoir هو نقيض النهر . فجوهر النهر هو التدفق والحركة بينما جوهر الخزان هو الثبات، والنهر الكبير هو دينامي ويغير قاعه على الدوام ويعمل على ترسيب الغرين ويبحث عن مجرى جديد ويدمر ضفافه، بينما السد فهي استاينكي ويُبنى من أجل السيطرة على النهر وتنظيم فيضاناته الفصلية وتدفقاته المنخفضة، ويحجز السد الرواسب والمواد الغذائية ويغير درجة حرارة المياه وتركيبها الكيميائي ويغير نظام العمليات الجيولوجية الخاصة بالتآكل، بينما نجد أن النهر ينحت الأرض .

والخزان هو رمز لانتصار الإنسان على الطبيعة، وللسدود وظيفتين رئيسيتين : الأولى هي تخزين المياه لتعويض التقلبات في تدفق النهر أو في الطلب على الماء والطاقة، والثانية هي رفع مستوى الماء في اتجاه معاكس لتيار النهر وذلك من أجل نقل الماء إلى القناة أو زيادة القوة المائية (الفارق في الارتفاع بين سطح الخزان ومجرى النهر)، ونجد أن خلق المخزون والطاقة يسمح للسدود بتوليد الكهرباء (الطاقة المائية تولد خُمس كهرباء العالم) والإمداد بالماء اللازم للزراعة والصناعات والمنازل والسيطرة على الفيضان والملاحة النهرية عن طريق تنظيم التدفقات وإغراق المجاري النهرية شديدة الانحدار، بالإضافة إلى تكوين مصايد

الأسماك في مناطق الخزانات، أنشطة الترفيه مثل التجديف " سباق القوارب " boating .

وإحدى المزايا لأساليب إنتاج الطاقة الكهرومائية مقارنة بالطرق الأخرى لتوليد الكهرباء هي أن الخزانات يمكن أن تخزن الماء أثناء فترات الطلب المنخفض ثم تبدأ في التوليد خلال فترات الذروة للطاقة الكهرومائية من أجل استخدامها، كما أن محطات الطاقة النووية التي تعتمد على الفحم والبترول تستغرق وقتاً أطول من أجل تشغيلها وهي باردة مقارنة بالمحطات المائية .

وهناك نوعين أساسيين من السدود هما : سدود إدارة النهر وسدود التخزين، كما يوجد ثلاثة أنماط مختلفة لتصميم السدود وهي : سدود القوس والجسر والجاذبية، ويتم اختيار التصميم الملائم وفقاً لطبوغرافية موقع السد وتكوينه الجيولوجي . ونجد أن الجسور الترابية والصخرية الأرخص في البناء تشكل 80 % من مواد بناء كل السدود الكبرى . ويتم بناء السدود عموماً عبر الوديان الواسعة بالقرب من المواقع التي تحتوي على كميات كبيرة من مواد البناء اللازمة لبنائها .

ولبناء السدود تاريخ طويل ضارب بجذوره في التاريخ الإنساني، وأول من قام ببناء السدود هم الفلاحون في سفوح جبال زاجروس الواقعة على الحافة الشرقية لبلاد الرافدين، حيث تم العثور على قنوات الري التي يبلغ عمرها ثمانية آلاف عام في هذه المنطقة وتم استخدام أسياج صغيرة مصنوعة من الأغصان المكسورة والطين لتحويل الماء ونقله من الجداول إلى القنوات . ومنذ 6500 عام كان السومريون يجوبون السهول بطول نهري دجلة والفرات الأدنى – عند المصب – وأقاموا العديد من الشبكات لقنوات الري .

وتم العثور على أقدم بقايا السدود التي بنيت منذ ثلاثة آلاف عام قبل الميلاد كجزء من نظام إمداد بلدة جاوة Jawa الأردنية بالمياه، وكان

السد يتكون من سياج يبلغ عرضه مائتي متر وعمل على تحويل المياه عن طريق قناة إلى عشرة خزانات صغيرة تحيط بها السدود الصخرية والترابية، وكان يبلغ ارتفاع أكبر سد أربعة أمتار بطول يبلغ 80 متراً .

وبعد أربعمائة عام – وفي عصر بناء الأهرامات – قام المصريون القدماء بتشييد سد " الكفرة " el-Kafra عبر إحدى الترع التي يسير فيها الماء بصورة فصلية بالقرب من القاهرة، وكان يبلغ ارتفاع هذه الكتلة الثابتة من الرمال والحصى والصخور 14 متراً ويبلغ طولها 113 متراً ويحيط بها 17 ألف كتلة حجرية ولكنه انهار بعد مضي عشر سنوات، قبل إصلاحه، وكان الهدف منه توفير الماء إلى المحاجر المحلية، وعموماً لم يكن فلاحو مصر القديمة بحاجة إلى إقامة سدود للري لأن فيضانات النيل كانت تغمر حقولهم قبل فصل الزراعة .

وبحلول أواخر الألفية الأولى قبل الميلاد، تم بناء السدود الترابية والحجرية في حوض البحر المتوسط وفي مناطق الشرق الأوسط والصين وأمريكا الوسطي، كما برع المهندسون الرومان في بناء السدود والقنوات المائية ومن أشهرها تلك التي أقيمت في أسبانيا والتي استمرت خلال الحقبة الأندلسية وحتى العصور الحديثة، وتم بناء سداً حجرياً يبلغ ارتفاعه 46 متراً بالقرب من " اليكانتي " Alicante عام 1580 واستمر بناؤه 14 عاماً وكان أعلى سد في العالم على مدى ثلاثة قرون .

وتتمتع منطقة جنوب آسيا بتاريخ طويل في مجال بناء السدود، حيث تم بناء الجسور الترابية لتخزين المياه للمدن السريلانكية منذ القرن الرابع قبل الميلاد، وتم بناء أحد هذه الجسور الأولى في عام 4600 ميلادية حتى ارتفاع 34 متراً وكان أعلى سد في العالم لأكثر من ألف عام، كما قام الملك " باراكراما بابو " Parakrama Babu ببناء وترميم أكثر من أربعة آلاف سد، وزاد في ارتفاع أحد الجسور القديمة إلى 15 متراً وزيادة طوله إلى 14 كيلومتراً، ولم يكن هناك سد يعادله من حيث

الحجم حتى أوائل القرن العشرين، ويرى الأنثروبولوجي " إدموند ليتش " Edmund Leach أن هذه السدود لم تكن ذات قيمة للسكان حيث كـانوا يعتمدون في الري على البرك الصناعية المعروفة باسم الصهاريج .

كما نجد أن الوسائل التكنولوجية المستخدمة لتحويل الطاقة المائية المتدفقة إلى طاقة حركية لها تاريخ طويل مثل الري، وقد ظهر أولاً نمط العجلة المائية التي تعرف باسم " الناعورة " Noria والتي كانت مـزودة بدلاء – جمع دلو – لأخذ الماء من النهر أو القناة، في مصر القديمة وبلاد سومر، وبحلول القرن الأول قبل الميلاد جرى استخدام طـواحين المـاء Watermills لطحن القمح في روما، وكان هناك 5624 طاحونة مائيـة في إنجلترا – عام 1086 – أي ما يقارب واحدة لكل 250 شخص .

وكان يتم إقامة طواحين الماء من أجل رفع الماء وطحن القمـح . وخلال أواخر العصور الوسطى كانت تؤدي عدة مهـام فـي المراكـز الصناعية الكبرى في ألمانيا وشمال إيطاليا وكذلك إعداد عجـائن الـورق وطرق الحديد ودبغ الجلود وغزل الحرير ورفع الماء من المناجم .

وفي القرن التاسع عشر تم بناء حوالي 200 سداً في بريطانيا يبلغ ارتفاع كل منها 15 متراً، وذلك لتخزين المياه لسد حاجات المدن . وفـي عام 1900 كان يوجد في بريطانيا العديد من السدود الكبرى وكانت تعادل عدد سدود العالم مجتمعة، وجميعها – في تلك الفترة – كانـت جـسوراً ترابية، وكان الأمر يستلزم الحصول على بعض المعلومات عن معـدلات سقوط المطر وتدفق الماء وبعض الوسائل الإحصائية لتحليل المعلومـات المائية، ولكنها لم تكن آمنة في كثير من الأحيان مما أدى إلى موت العديد من الناس، حيث لقي 250 شخصاً مصرعهم عندما انفجر أحد السدود في بوركشاير في عام 1864 .

وكانت هناك العديد من الأمثلة في عدة مناطق أخرى من العـالم مثل الولايات المتحدة وفرنسا حيث تم إقامة أول " توربين " مائي في عام

1832 باستخدام طواحين المياه، وزادت أهميتها مع تطور مجال الهندسة الكهربائية وأدى إلى بناء محطات للطاقة وخطوط النقل، وأول محطة مائية في العالم كانت عبارة عن سد لإدارة النهر في منطقة " أبلتون بويسكونسن" وبدأت في إنتاج الطاقة عام 1882، وفي العام التالي تم بناء السدود المائية في إيطاليا والنرويج، وعلى مدى العقود التالية انتشرت السدود المائية الصغيرة وتم إقامتها على أنهار أوروبا سريعة الجريان والتدفق . وبنهاية القرن بدأت أحجام السدود ومحطات الطاقة في الزيادة وزاد التقدم في مجال تصميم التوربينات [1] .

وتوجد على طول نهر النيل من منابعه وحتى مصبه العديد من السدود، وفي هذا الإطار تم بناء سد أسوان الأول في عام 1902 والذي غطى للأبد الشلال الأول للنيل وهو يعتبر أكبر خزان في العالم . كما تم بناء السد العالي عام 1971 وهو إنجاز هندسي عملاق، وقبل ذلك حاول البريطانيون – خلال فترة احتلالهم لمصر – إقامة بعض المنشآت للتحكم في مياه الفيضان الجارف للنيل، وتوفير المياه خلال فترات الجفاف، وتركزت جهودهم على إقامة السدود على البحيرات الاستوائية وإنشاء خزانات في أعالي النيل وحفر القنوات لتخطي نباتات السدود والسماح بتدفق النهر دون أن يفقد مياهه بسبب البخر المستمر . كل ذلك لحماية مصر من أخطار الفيضان .

وقد حاولت حكومة الثورة في مصر بقيادة جمال عبد الناصر توفير المياه على مدار العام وحماية مصر من أخطار الفيضان وتم بناء السد العالي واحتوى خزان المياه في بحيرة ناصر على مياه تكفي لنجدة مصر في سنوات الجفاف [2] .

---

(1) Patrick Mecully , Sileuced rivers , op. cit., PP. 10 – 15 .
(2) Robert O. Collins, the Nile, op. cit., PP. 9 – 10 .

وفي السودان تم بناء السدود في " سنار " على النيل الأزرق وسد جبل الأولياء على النيل الأبيض في الفترة ما بين الحربين العالميتين، وبعد ذلك تم بناء سد " خشم القربة " على نهر عطبرة وسد " الروصـــيروص " على النيل الأزرق [1] . وتم الانتهاء من سد " المكـــوار " The Makwar Dam في عام 1925 وساعد على إنشاء أكبر مزرعة للقطن في العـــالم وهو مشروع الجزيرة . وهناك مشروع قناة " جونجلي " Janglei والتي تم التخطيط لها في نهاية القرن التاسع عشر ليكون طول هـــذا المجـــرى 360 كيلومتر حول المستنقعات في جنوب السودان ومع ذلـــك لـــم تنفـــذ الخطة[2] .

كما تم وضع الخطط لإنشاء خزان على بحيرة تانا فـــي الحبـــشة والتي طرحها الإمبراطور السابق " هيلاسيلاسي " ونوقشت في لندن مـــن جانب العديد من المؤسسات ذات العلاقة، كما تم إنشاء بعض السدود على بحيرة فيكتوريا وبحيرة " ألبرت " في أوغندا [3]. كما تم بناء سد شـــلالات "أوين" عام 1954 والذي طمس شلالات " ريبون " أسفل مـــصب بحيـــرة فيكتوريا وذلك لتوليد الطاقة الكهرومائية . وتم التخطيط لإنشاء العديد من السدود الأخرى عبر حوض النيل ولكنها لم تتم لأسباب سياسية ومالية [4].

---

(1) Ibid., P. 9 .
(2) Terje Tvedt , the River Nile and its economic, Political , Social and Cultural role , op. cit., P. viii .
(3) Ibid., P. vix .
(4) Robert O., Collins, the Nile , op. cit., P. 7 .

المبحث الثالث
النيل والقانون الدولي

حيث أن نهر النيل من الأنهار الدولية فإنه يخضع لقواعد القانون الدولي بشأن استعمال وإدارة الأنهار الدولية، وقد توصلت رابطة القانون الدولي إلى سلسلة من القواعد القانونية تؤكد ما سبق أن توصل إليه معهد القانون الدولي عام 1961 من قواعد تحكم الأنهار الدولية . وتم الاتفاق في مؤتمر هلسينكي لرابطة القانون الدولي سنة 1966 على مجموعة من القواعد التي تحكم استعمال الأنهار الدولية وذلك في حالة غياب السوابق أو الاتفاقات المحددة بين الدول المستفيدة ومن أهمها : عدالة التوزيع بين الدول المستفيدة طبقاً لاعتبارات طبوغرافية حوض النهر وحجم المنطقة التي يمر بها النهر والظروف المناخية بها ومدى الحاجة إلى مياه النهر وحجم السكان ومدى توفر مصادر مياه بديلة وتفادي الإضرار بالدول الأخرى وتكاليف الوسائل البديلة المتاحة لسد الاحتياجات الاقتصادية والاجتماعية لكل دولة من دول حوض النهر [1] .

وقد عرّفت تلك القواعد القانونية حوض الصرف الدولي بأنه المنطقة الجغرافية الممتدة بين دولتين أو أكثر تحددها نطاقات تدفق المياه في نظام مائي وتشمل المياه السطحية والجوفية التي تنساب باتجاه مصب واحد. وهناك الكثير من القواعد العامة للقانون الدولي التي تنظم استخدام وإدارة الأنهار الدولية وأهمها المبادئ الأساسية التي أقرها القانون الدولي عام 1961 الخاصة بحقوق وواجبات الدول المنتفعة بالأنهار الدولية والتي تتضمن وجوب التعاون في استغلال مياه النهر وعدالة توزيع مياهه ووجوب التعاون والتشاور بشأن المشروعات المقترحة ووجوب سداد

---

(1) محمود سمير أحمد، معارك المياه المقبلة في الشرق الأوسط (القاهرة، دار المستقبل العربي، 1991، ص ص 31 – 32) .

التعويضات المناسبة عن أي ضرر محتمل وقوعه بسبب سوء استغلال أحد الأطراف المنتفعين ووجوب تسوية المنازعات المائية بين الدول المنتفعة بالطرق السلمية كواجب يمليه حسن الجوار[1]. ولذلك يوجد تعاون بين دول حوض النيل بسبب الجفاف الذي يضرب المنطقة من حين لآخر والتقلبات السياسية في المنطقة والتسلل الإسرائيلي إليها وتزايد الاحتياجات المستقبلية لدول حوض النيل من المياه بسبب زيادة عدد السكان وتزايد المشروعات الزراعية والصناعية [2].

ولذلك تم إبرام مجموعة من الاتفاقيات المتعلقة بتنظيم واستخدام مياه النيل بهدف منع الاستغلال الضار على غرار العديد من الاتفاقيات الخاصة بتنظيم استغلال الأنهار الدولية، وقد دعمت هذه الاتفاقيات روح التعاون بين دول حوض النيل خاصة فيما بين مصر والسودان . ولا ترتبط مصر مع كل دول حوض النيل باتفاقيات رسمية باستثناء السودان حتى الآن محدداً نصيبهما الحالي أو خططهما المستقبلية، **وهذه الاتفاقيات هي :**

1- بروتوكول روما 1981 : وهو موقع بين بريطانيا وإيطاليا لتحديد مناطق نفوذ كل منهما في شرق أفريقيا .
2- اتفاقية أديس أبابا عام 1902 : وتشمل المعاهدات ما بين بريطانيا وإثيوبيا وبين بريطانيا وإيطاليا وإثيوبيا بشأن الحدود ما بين السودان المصري البريطاني وإثيوبيا وأريتريا .
3- اتفاقية لندن عام 1906 : وهي ما بين بريطانيا والكونغو " زائير حالياً " .

---

(1) عصام سليمان الفراعنة " الأطماع الصهيونية في مياه حوض النيل (جامعة أفريقيا، مركز البحوث والدراسات الأفريقية، 1998، ص40) .

(2) عادل عبد الجليل بطرجي، المياه حرب المستقبل، ط1 (جدة، العلم للطباعة والنشر، 1992، ص112) .

4- اتفاقية عام 1925 : وهي مذكرات متبادلة ما بين بريطانيا وإيطاليا في ديسمبر 1925 .

5- اتفاقية عام 1929 : وهي خطابات متبادلة بين مصر وبريطانيا بصفتها محتلة للسودان وباقي دول مجرى نهر النيل الواقعة تحت التاج البريطاني وذلك لتنظيم استخدام مياه النيل في السودان .

6- الاتفاقية الموقعة بين بريطانيا " نيابة عن تنجانيقا " وبلجيكا " نيابة عن رواندا، بوروندي " والموقعة في لندن بتاريخ 1934/11/23 بشأن نهر كاجيرا أحد روافد بحيرة فيكتوريا .

7- المذكرات المتبادلة ما بين مصر وبريطانيا " نيابة عن أوغندا " في الفترة ما بين يوليو 1952 إلى يناير 1953 .

8- الاتفاقية الموقعة بين السودان ومصر في 8 نوفمبر 1959 : وذلك لضمان أقصى استغلال لمياه النيل بين البلدين .

ويتضح من هذه الاتفاقيات أنه لا يوجد إتفاق بين دول المنبع والمصب على طريقة توزيع مياه النيل أو رصد أحواله أو تقنين سريانه في مختلف الدول . فمعظم الاتفاقيات مع دول الحوض تمت مع القوى المستعمرة وفي إطار نظام عالمي سابق ومن ثم عدم قبول الدول المعنية بها ورفضها الالتزام بها لأنها تمت بين الإدارات الاستعمارية نيابة عنها وبين دول المصب [1] .

لقد اهتمت مصر على مدى تاريخها بنهر النيل والبحث عن منابعه وتأمينه، وظهر ذلك طوال التاريخ قبل ثورة 23 يوليو عام 1952 في التفاهم مع الدول المطلة على ضفتيه، سواء قامت بذلك حكومات مصر

---

(1) عصام سليمان الفراعنة، الأطماع الصهيونية في مياه حوض النيل، مرجع سبق ذكره، ص ص 41 – 44 .

الوطنية في العصر القديم أم أسرة محمد علي مع مطلع القرن التاسع عشر أم الاستعمار البريطاني قرب نهايته .

ومعظم اتفاقيات مصر المائية تعبر عن هذا الاتجاه لاسيما في ظل الهيمنة الاستعمارية البريطانية، وكانت النتيجة المترتبة على ذلك مشاركة مصر في مشروعات أعالي النيل مثل مشروع الجزيرة وخزان تانا وخزان أوين . وفيما يتعلق بالمشروع الأول فقد غلب عليه نهج اقتسام المياه مع السودان، أما المشروعان الآخران فغلب عليهما نهج مبادلة الطاقة بالمياه على نحو ما عبرت عنه اتفاقيات 1891 بين بريطانيا وإيطاليا و1902 بين بريطانيا وإثيوبيا و1929 بين مصر وبريطانيا .

ومع ثورة الثالث والعشرين من يوليو 1952 تبنى النظام الجديد نهجاً مغايراً عبرت عنه اتفاقية مياه النيل بين مصر والسودان عام 1959 يقوم على تأمين احتياجات مصر المائية داخل أراضيها، وتقليل الفاقد من الفيضان، وإنهاء فكرة الاستحواذ على الأرض، وقد أدى ذلك إلى منح السودان استقلاله، كما عملت حكومة الثورة على دعم وحدة وادي النيل المائية وهو ما عبرت عنه اتفاقية مياه النيل مع السودان عام 1959، وقد حقق هذا الاتفاق أمن مصر المائي كما راعى التنسيق مع السودان وتأسيس الآليات الفنية للاستثمار المشترك لمياه النهر، كما قدم النموذج الذي يمكن أن تبني عليه بقية دول حوض النيل في التعاون المائي والتنموي عموماً، وحمل الاتفاق اسم " الانتفاع الكامل بمياه نهر النيل " وعبر الاتفاق عن اتفاق كامل على أهمية ضبط النهر والانتفاع بإيراده وزيادته وإتباع نظمًا فنية جديدة في تعاون كامل بين الدولتين في ضوء الإقرار بالحقوق المكتسبة والمقررة من قبل معاهدة 1929 وهو 48 ملياراً لمصر وأربعة مليارات للسودان . كما اتفق على إنشاء السد العالي في مصر كأول حلقة من سلسلة مشروعات التخزين المستمر على النيل وأن ينشئ السودان خزان الروصيرص على النيل الأزرق وغيرها .

وفيما يتعلق بموقف الاتفاقية من الدول الأفريقية في حوض النيل والتي كانت لا تزال تحت الحماية الاستعمارية فقد اعترفت اتفاقية 1959 بحقها في مناقشة مسألة المياه بالاتفاق مع مصر والسودان[1]، واستمرت الجهود للتنسيق والتشاور بين دول حوض النيل والعمل على إزالة العقبات فيما بينها ورفاهية شعوبها .

---

(1) السيد فليفل، "الخلفية التاريخية لاتفاقيات مياه النيل"، مقتبس من : جامعة القاهرة، معهد البحوث والدراسات الأفريقية، المؤتمر الدولي حول مشكلة المياه في أفريقيا 26 – 27 أكتوبر، 1998، ص ص 2 – 11 .

المبحث الرابع
النيل والحضارات الأفريقية (*)

لقد كان لنهر النيل فضل كبير في نشأة ونمو العديد من الحضارات الأفريقية، ويوجد لدينا تراث ضخم يوضح فضل نهر النيل في إقامة مثل هذه الحضارات واستقرار شعوبها وأثره في كل جوانب حياتهم الاقتصادية والاجتماعية والسياسية والدينية وغيرها .

وتتنوع المجتمعات والثقافات في حوض النيل، ففي البدايات الجنوبية من النيل، تعيش قبائل الهوتو Hutu والتوتسي Tutsi والتوا Twa والصيادين ومزارعي البانتو Bantu ورعاة الهيما Hima على المنحدرات والأودية المليئة بالتلال الخضراء، ولهم أصول مختلفة في أماكن أخرى كما يتحدثون لغات مختلفة ولهم أنشطة اقتصادية مختلفة وكل شعب له أسلوبه التقليدي في كسب قوته في وادي النيل . وإلى الشمال قليلاً وعند الحقول الخصبة لهضبة البحيرات، يعيش شعب آخر متميز وهو خليط من مزارعي البانتو القادمون من مرتفعات الكاميرون ونيجيريا في الغرب منذ آلاف السنين ورعاة " اللو Luo " الذين وصلوا من جنوب السودان في القرن الخامس عشر جالبين معهم الماشية والأغنام والماعز . وتسمى الشعوب التي تعيش على وادي النيل إلى الشمال وفي السودان باسم " النيليون Nilotic " ويضمون العديد من الجماعات العرقية المختلفة بما في ذلك الشيلوك Shilluk والدنكا Dinka والنوير Nuer وهم يتحدثون لغات نيلية صحراوية ويتميزون بطول القامة والاستقلال وعدم خضوعهم لسيطرة الغرباء حتى لحكومة السودان مما أدى إلى العديد من المشكلات السياسية بالمنطقة (1) .

(*) سوف نتناول أثر النيل على الحضارة المصرية في النقطة القادمة من هذا الفصل

(1) Robert O. Collins , the Nile , op. cit., P. 6 .

ومن ناحية أخرى فرضت الطبيعة من خلال الظواهر الجغرافية والجيولوجية والمناخية على مصر والسودان اعتمادهما المطلق على نهر النيل، حيث يعيش المصريون والسودانيون الشماليون في مناطق صحراوية، ولذلك لم يكن بوسع هذه الشعوب الاستمرار في الحياة بدون الماء، حيث الأراضي قاحلة وهي صخرية ورملية، وحتى جميع شعوب حوض النيل التي تعيش على هضابه وحشائشه ومستنقعاته وضفافه تعتمد عليه بشكل كلي وتتأثر حياتها سلباً وإيجاباً بظروف النهر (1) .

وعلى مدى التاريخ كانت هناك علاقات مصرية سودانية عبر نهر النيل، فكان النوبيون يسكنون المنطقة الممتدة من الجندل الأول حيث كان يتم الوصول إليها بعد الهبوط من القطار عند نهاية الخط في أسوان لتبدأ الرحلة النهرية وتبلغ نحو 145 ك.م في المنطقة الكنزية والتي تشمل دابوت ودهميت وأمبركاب وكلابشة وقشمنة والدكة والعلاقي والسيالة وغيرها ثم يتم الدخول إلى المنطقة العربية العقيلية لمسافة 40 ك.م عبر مناطق السبوع ووادي العرب والمالكي وكورسكو، ثم يتم التوغل إلى منطقة القسم أو الفاديرجا لمسافة 125 ك.م عبر العديد من المناطق ومنها توماس وعافية وأمبريم والجنينة والشباك وتوشكى وغيرها ... ثم النوبة السودانية التي تشمل حلفا وسكوت والمحس ودنقلة .. وكانت سفينة البوسطة وسيلة المواصلات النهرية لهذه المنطقة من السودان ومصر وكان ذلك الخط الملاحي تابعاً لسكة حديد حكومة السودان، هذا عدا الانتقال بالقوارب والسفن نهراً وبالحمير براً (2) .

وحازت آثار نهر النيل على إعجاب كل من زار مصر من الإغريق، وكان الإغريق يعتقدون أن مياه النيل هي أعزب مياه في العالم

---

(1) Ibid., P. 10 .

(2) إبراهيم شعراوي، الخرافة والأسطورة في بلاد النوبة (القاهرة، الهيئة المصرية العامة للكتاب، 1984، ص ص 16 – 17) .

وكانوا يرددون أن ملوك الفرس كانوا يحرصون على جلب مياه النيل إلى سوسة عاصمة الإمبراطورية لكي يشربوا منه خلال خضوع مصر للدولة الفارسية كما كانوا يحتفظون بين كنوزهم ببعض مياه نهري النيل والدانوب للتأكيد على عظمة إمبراطوريتهم وعالميتها . ويرى شاعر التراجيديا المعروف "أسخيلوس " Aeschylus أن مياه النيل نقية لا تمسها الأمراض، ويرى بوربيدس – رفيقه في نفس المجال – أن مياه النيل هي أعظم الأشياء التي تتدفق على الأرض، كما أوضح أرسطو أن مياه النيل تغلي عند نصف درجة الحرارة التي تغلي عندها مياه باقي الأنهار وسبب ذلك أن مياه النيل تمر خلال ممر ضيق كما أنها تعبر مناطق ذات درجات حرارة متفاوتة، بينما أنهار الهند تجري خلال وديان متسعة، وتمر ببلاد واحدة لها نفس المناخ .

والنيل عند الإغريق ليس نهراً عظيماً فحسب بل هو أعظم من الأنهار الأخرى . ويرى " ديودور " إن النيل يتفوق على جميع أنهار العالم في فضله على البشرية . وقد جاء عند افلاطون في مجال الحديث عن فضل النيل على الجنس البشري – وذلك في محاورة " تيمايوس " Timaeus – " أن أحد الكهنة في مصر قد تحدث إلى المشرع الآثيني "سولون " Solon أثناء زيارته لمصر عن النار العظمى التي أحاطت بالأرض في عهود قديمة والدمار الذي ألحقته بكل الكائنات، حيث أهلكت كل من كانوا يسكنون الجبال والمناطق المرتفعة الجافة، وعانى منها سكان شواطئ البحار والأنهار " أما نحن (كما ذكر الكهنة) فإن النيل هو الذي أنقذنا من هذه الكارثة، وهو المنقذ لنا دائماً من كل الكوارث فقد زاد من كمية مياهه". وكرر أفلاطون الحديث عن الطوفان ونجاة مصر منه، وأنها لذلك تعتبر مهداً للكائنات الأولى

والنيل عند الإغريق لم يخلق أرض مصر فقط، بل إنه صاحب الفضل في إطلاق اسم مصر على هذه البلاد . ويقول " ديودور " أن اسم

"منف " الذي أطلق على هذه المدينة هو في الحقيقة اسم ابنة الملك الـذي بناها، ويروي البعض أن إله النيل أحب هذه الفتاة وتمثل لها في شكل ثور وأنجب منها إيجبتوس Egyptus الذي اشتهر بالفضيلة فأطلق الناس اسمه على البلاد، وعندما ارتقى العرش كان ملكاً طيباً استحق التكـريم الـذي أسبغ عليه بإطلاق إسمه على البلاد بأجمعها [1] .

---

(1) أبو اليسر فرح، النيل في المصادر الإغريقية، ط1 (عـين للدراسـات والبحـوث الإنسانية والاجتماعية، 1995، ص ص 41 – 53) .

ثانيا : نهر النيل ومصر :

وسوف نتناول هذه النقطة من خلال ثلاثة مباحث رئيسية كالآتي :

تناولنا في النقاط السابقة بعض الجوانب المتعلقة بنهر النيل عموماً وأثره على بعض جوانب الحضارات الأفريقية وكذلك بعض الجوانب الجغرافية والاقتصادية والتاريخية والقانونية ذات العلاقة بنهر النيل بصفة عامة . وفي هذه النقطة سوف نحاول التعمق في دراسة أثر النيل على مصر تحديداً وأثر النيل في جوانب حياة المصريين بصفة عامة سواء الاقتصادية أو الميثولوجية أو رؤى العالم أو الصحية و سواء أكان ذلك في الماضي وبخاصة لدى الفراعنة أو الآن، مع تناول بعض الثقافات المصرية غير الفرعونية كأمثلة، وذلك من خلال ثلاثة مباحث رئيسية كالآتي :

المبحث الأول
النيل والحضارة المصرية عبر التاريخ

لقد أثر نهر النيل على كل جوانب حياة المصريين منذ عهد الفراعنة حتى في ملامحهم الفيزيقية والتشريحية، وفي هذا الصدد تذكر بعض الدراسات أن المصريين القدماء كانوا من الحاميين المصاهرين للغلاّ والصوماليين المختلطين بالساميين المهاجرين إلى الدلتا الشرقية، ومن خلال المقارنة بين الأجسام المحنطة ووجوه فتيان الفلاحين يتضح طول الأعناق والأنوف الأسيوية مع أنوف الزنوج الفطس وشفاههم الغليظة، ومن خلال هذه المقارنة تبدو نتائج توالد دام ستة آلاف سنة فأسفر عن منحهم صحة ونشاطاً وإن لم يمنحهم عرقاً خالصاً .

وكان للشمس والنيل أثر كبير على ذلك . فالنيل يأتي من الجنوب والزوارق تجري فيه نازلة نحو مجراه التحتاني منذ أقدم الأزمان وساعد ذلك على نقل الشعوب والرعاة . ثم وصل الساميون من الشرق مجاوزين الصحراء والبحر الأحمر تجاراً وجنوداً طوال اللحي . كما جاء من ناحية البحر شمال مصر الإيجيين والفينيقيين والفرس الذين أتوا بعد الفراعنة . وقد وُجدت في النيل الأعلى هياكل عظمية للزنوج ووُجدت في النيل الأدنى هياكل عظمية لآسيويين وقد وُجدت في أقدم القبور قمح مفحم ومن المؤكد أنها جاءت من شواطئ الفرات(1).

وقد امتاز تاريخ المجتمع في أرض مصر بظاهرتين أساسيتين هما: القدم والاستمرار وحدث ذلك بفضل التضافر بين الإنسان والبيئة . فالإنسان هو جزء متمم للبيئة وحضارة مصر إنما جاءت ثمرة تفاعل الجهد البشري مع النيل حيث كانت عناصر السكان التي تعيش في القسم

---

(1) إميل لودفيج، النيل حياة نهر، ترجمة عادل زعيتر (القاهرة، الهيئة المصرية العامة للكتاب، 2000، ص ص 451 – 452) .

الأخير (الأعلى) من العصر الحجري القديم قد بدأت تضيق بها سبل العيش في المناطق الصحراوية . إذ أن قلة الأمطار والجفاف التدريجي أدى إلى إفقار الحياة النباتية والحيوانية مما ضيق مجال العيش أمام الإنسان وأدى إلى التقدم حيث يجري الماء وتعيش النباتات معتمدة على مياه النهر .

وفي ذلك الوقت بدأت تجف الموارد المائية للنيل المصري ووصلت مياه المنابع الحبشية والاستوائية الوفيرة المحملة بالطمي . وبذلك أصبح لنهر النيل العظيم منذ ذلك الوقت منبعان مختلفان إلا أنهما متكاملان. وكان هذا التكامل عاملاً أساسياً في حياة نهر النيل وأدى إلى تركز حياة الإنسان في وادي النيل وزادت اتصالات السكان في الوادي بسكان الصحاري المجاورة وصحاري بعض بلاد الشرق الأدنى وشمال أفريقيا وامتد الاتصال أيضاً على طول مجرى النيل وبعض الأودية ما بين مصر وبلاد النوبة والسودان مما أدى إلى اتساع أفق الحياة في هذا العصر الذي ترجع أقدم حضاراته في مصر إلى نحو 5200 ق.م [1] .

وقد ارتبط المصريون بنهر النيل لدرجة العبادة والتقديس، فقد اقترن نهر النيل في مصر الفرعونية بمنابعه الأربعة بأوزيريس Osiris وإيزيس Isis، وكلاهما ارتبط بفكرة النهر كمياه حية [2] . واعتقدوا أن أوزيريس هو روح الحياة الخضراء النابتة في الأرض وآمنوا بأن عقيدتهم في أوزيريس تيسر لهم حياة مباركة في العالم الآخر . وكانوا يرون في هذا الإله رمزاً للموت ثم الحياة مرة أخرى، ثم رأوه هو الأرض السوداء التي تخرج منها الحياة المخضرة، وهذه الأرض لا يمكن أن تؤتي ثمارها

---

(1) عبد العظيم أبو الوفا وآخرون، نهر النيل : الماضي والحاضر والمستقبل، مرجع سبق ذكره، ص32 .

(2) Mircea Eliade (edts.,) , The Encyclopedia of Religion, vol. 12, op. cit., P. 427 .

إلا إذا روتها مياه النيل . واعتقدوا أن أوزيريس هو النيل، كما اعتقدوا أن نهرهم العظيم وأرضهم الخصبة التي ترويها مياهه، والحياة المخضرة التي تزدهر بسببه ليست إلا شيئاً واحداً وإلهاً واحداً وهو الإله أوزيريس الذي كانوا يرون فيه رمزاً لحياة الأرض التي لا تفنى .

وهكذا عبد المصريون القدماء النيل، وكانت هذه العبادة منتشرة في جميع أنحاء مصر ونقشوا على معابدهم احتفالات النيل مثل معابد الكرنك وإدفو ودندرة . وكان النيل يُمثّل في هذه المعابد على شكل إله طبيعي يعبدونه ويرون فيه الأقدمية والأزلية وكانوا يلقبونه بإله الخصب والأب المربي [1] .

ومن ناحية أخرى نجد أن عدم إلمام المصريين القدماء بمعلومات عن منابع النيل كان شأناً عاماً ولا يعد تقصيراً من الناحية العلمية، وقد أوضحت " أنشودة النيل " القديمة التي كان الفراعنة يترنمون بها في المواسم والأعياد أن " النيل آتٍ من الظلمات " وذُكر في كتاب الموتى " أن النيل مولود من رع " أي الشمس التي هي أكبر الآلهة عند المصريين القدماء . ومما يؤكد ذلك أنه وُجد مكتوباً في ورقة بردية (من ضمن أوراق كتب التحنيط) نص في بطاقة عند مقبرة أحد الموتى جاء فيه : " إنك أيها الراحل في لحد الخلود، سيفيض عليك النيل في مضجعك الأخير أثراً من بركاته، لأن ماءه آتٍ من مدينة أبو (أي جزيرة أسوان)، وهذا النيل ينفجر من هُوّته، هذا (نو) الخارج من ينبوع صخري كأن الفيضان يفور خزانته والمياه تتدفق من ينبوعها " .

وقد ذكر المؤرخ هيرودوت أن أمين معبد الآلهة (نيت) بمدينة سايس أخبره بأن بين مدينة (سيين) بطيبة ومدينة جزيرة أسوان جبلين أولهما يدعى باللغة المصرية القديمة (كروفي) أي هوته والثاني (موفي)

---

(1) سليمان مظهر، مصر : النيل والناس والآثار، مرجع سبق ذكره، ص ص 17-18

أي مياهه . وبين هذين الجبلين تنفجر منابع النيل من هوة عظيمة وينصب الماء منها تبعًا لطبيعة الحواجز الصخرية هناك إلى شطرين أحدهما إلـى مصر في الشمال والآخر إلى إثيوبيا في الجنوب .

وقد اجتهد هيرودوت لما أتى مصر بمباحثه العلميـة الجغرافيـة وعالج كثيراً من طبقات الكهنة، فلم يبوحوا له بشئ اللهم بفضائله عليهم . وفي معبد " بيلاق " الذي شيده الإمبراطور " تراجان " تم اكتشاف رسـم يمثل الإله حعبي (النيل) في مخبئه . وتفسير هذا الرمز أنه يوجـد فـوق صخور مرتفعة عليهاِ رسم يوضح الصقر والباشق . وفي إحدى الحجرات يوجد هيكل إلهي راكع حاملاً في يديه آنية تخرج منهـا فيـضان النيـل المباركة، ويجد الرائي مرسوماً على رأس الحجرة حية ملتفة على نفسها، ويوجد بين رأسها وذنبها منفذ ضيق لمرور النيل، وهذا الرسم فسره كاهن مدينة " سايس " للمؤرخ هيرودوت بأنه أقصى ما يعرفونه عن منابع النيل، فهو فيض من عند الله لم تصل استطاعة أمثالهم لاكتشاف أوائله غير مـا هو مشاهد للزائرين في أطراف وادي النيل ويقصد الكهنة بـذلك وقـوف الأمة عند هذه النقطة وعدم التطلع إلى مباحث أخرى .

وعموماً كان المصريون القدماء يعتقدون أن النيـل فـيض مـن البركات الإلهية ينزل من السموات العلا إلى عالم الأرض فيكـون منهـا الرغد والسخاء، ولهذا كانوا يسمونه أب الآلهة (أتف نترو) ولـم يلتفـت قدماء الباحثين من المصريين إلى أسباب الفيضان لاعتقادهم أنه قدسي في تكوينه وتأثيره [1] .

ويدين الشعب المصري بوجوده لظروفه الطبيعية والبيئيـة فهـو مديناً للشمس بالقناعة ومرح الحياة ومديناً للنيل بروح النظـام والطاعـة،

---

(1) أنطون ذكري، النيل في عهد الفراعنة والعرب، ط1 (القاهرة، مطبعة المعـارف، 1926، ص ص 7 – 9)

وقامت دولة جعلت من فرعون إلهاً، وجعلت من العمل ضرورة ومن الري فناً ومن العقلي والجلي مبدأ، وفرض الأغنياء على ألوف الفقراء العمل اليدوي القاسي مثل أعمال الري فلم يثيروا ضدهم، فقد جففت الشمس إرادة التمرد كالنيل بما فرضته من حساب . وعجز هذا الشعب عن إيجاد عالماً علوياً، فلم يكن العالم الذي تصوروه بعد الموت غير صورة عن حياتهم في هذه الدنيا، وقد جعلهم خوفهم من النيل وفيضانه أفقاء اجتماعيين محافظين، وكتب المصريون القدماء للحساب أكثر مما للطرب، وكتبوا لتنظيم التقارير أكثر مما للخيال والتصوير وليس لديهم أساطير وقصص عن آلهة متعالية، بينما سيطرت عليهم جميعاً فكرة محاربة الموت .

وتلك هي قوة شمس مصر وذلك هو صفاء هواء الصحراء وذلك هو سخاء النهر الموزع للحياة، والناس هبات الحياة على ضفاف النيل مع ما يثقل كواهلهم من أعباء والقنوات قصيدة هؤلاء الناس، والسدود رواياتهم والأهرام فلسفتهم (1) .

كان المصريون القدماء عمليين في تصرفاتهم إلى جانب إيمانهم بالخرافات . فعلى الرغم من أنهم كانوا يعتقدون في وجود إله للنيل إلا أنهم بذلوا أقصى جهد للسيطرة عليه، فقد تعلموا متابعة ارتفاع مياه النيل ووقت الفيضان وانحساره خلال العام، وقد لاحظ المصريون العقلاء ارتفاع مياه النيل عند ظهور نجم "سيريوس " Sirius – وهو نجم الكلب – عند الفجر، ومن هنا جعلوا ذلك اليوم هو بداية عامهم، ويوافق هذا اليوم في التقويم الحديث الثامن عشر من شهر يوليو . وتوصلوا إلى أن هذا النجم يظهر من جديد بعد مرور 365 يوماً وتوقعوا أن يبدأ الفيضان في ذلك اليوم .

---

(2) إميل لودفيج، النيل حياة نهر، مرجع سبق ذكره. ص ص 449 – 450 .

كما وضع المصريون القدماء تقويماً يتألف من 365 يومًا ولا زال هذا التقويم يستخدم حتى اليوم مع بعض التغييرات، وتم لهم ذلك منذ آلاف السنين : وبعد ذلك قسموا العام إلى ثلاثة فصول يشمل كل فصل أربعة أشهر وكانت هذه الفصول مبنية وفقاً لتغيرات النيل . وكان الفصل الأول هو فترة فيضان النيل التي يسودها المد والجزر، والفصل الثاني هو فصل الزراعة، والفصل الثالث هو فصل الحصاد .

وحاول المصريون تسجيل مستوى منسوب النهر، وتم ذلك من خلال وحدات القياس التي كانت متماثلة دائماً بغض النظر عمن يستخدمها وكان يقوم بهذه القياسات رجل واحد وهو أحد الفراعنة، وكانت طول ذراع الرجل من مرفقه وحتى طرف إصبعه الأوسط هي وحدة القياس في ذلك الوقت وهذا يعادل حوالي 20 بوصة حسب القياسات الحالية، وأطلق المصريون القدماء على هذه المسافة اسم " الذراع " Cubit .

وكانت القياسات الفعلية للنهر تتم من خلال علامات الماء المرتفع والمنخفض، وكان يتم وضعها فوق أماكن بارزة أو جروف Cliffs، وكانت هذه العلامات تسمى مقاييس النيل، ومازال يوجد حتى الآن حوالي 20 مقياساً نيلياً قديماً، وأشهرها يوجد على جزيرة فيلة وكان مقياساً مميزاً للنيل لمدة 4500 عام .

وخلال فترات الفيضان كان المراقبون يتركزون عند كل مقياس، وعند ارتفاع منسوب النهر كان يتم إرسال السعاة إلى الوجه البحري للإبلاغ عن مدى حجم الفيضان الحالي مقارنة بفيضانات الأعوام السابقة، وكان بإمكان السعاة من خلال التجديف مع التيار يسبقون الفيضان، ومن ثم كان بإمكان الناس الاستعداد له، ومن خلال طبيعة وحجم الفيضان كان الفرعون ووزراؤه يتوقعون نوع المحصولات .

وقد كتب المؤرخ اليوناني " هيرودوت " قائلاً أن المصريين كان يُصلّون لكي يصل منسوب مياه النيل إلى العلامة السادسة عشر، وكانت

العلامة الثانية عشر معناها الجوع، والثالثة عشر كان معناهـا الكفايـة، والرابعة عشر معناها البهجة والخامسة عشر معناها الأمن والسادسة عشر معناها الوفرة .

ويوجد تمثال شهير في روما يُظهر النيل في صورة إله عظيم ذو لحية كثيفة ويوجد حوله ستة عشر طفلاً . ويعبر هـؤلاء الأطفـال عـن مقاييس النيل الستة عشر، وكان يتم تدوين حالة فيضان النيل من خـلال النقوش على الصخور، وبعد اختراع المصريين للورق وتطـوير الكتابـة كان من السهولة بمكان الاحتفاظ بتقارير عن حالة النيل، وكانت الأوراق مصنوعة من الغاب أو سيقان أوراق البردي الموجودة فـي مـستنقعات النيل، وكان يتم تقطيع السيقان وضغط الأشرطة معاً، وكان يتم صـناعة الحبر من السخام Soot والسائل اللزج في الخضروات، وكانـت الأقـلام تصنع من الغاب الرفيع، ويمكن قراءة السجلات المكتوبة بهـذه الطريقـة حتى الآن .

وعلى الرغم من الاحتياطات التي كان يتخذها المصريون القدماء، إلا أن الفيضان كان يجرف الحقول، الأمر الذي كان يستلزم إعادة تقـسيم الحقول مرة أخرى وهذه مهمة صعبة لأن أشكال معظم الحقول لـم تكـن الشكل المنتظم لأنه كان من الضروري استخدام كـل قطعـة أرض فـي الوادي الضيق، كما ابتكر المصريون القدماء نظاماً للقياس يسمى الهندسة، وهي كلمة مكونة من جزئين يونانيين معناهـا الأرض والقيـاس . وقـد ساعدتهم كل هذه المعارف على إقامـة الـسدود والقنـوات ممـا جعـل المصريين القدماء أكبر بناة للعالم القديم . وفي الوقت الذي كانت شـعوب أوروبا تسكن الكهوف، كان المصريون القدماء يبنون الأهرامـات وأبـا الهول وطريق الكباش ويزرعـون المحاصـيل ويحتفظـون بالـسجلات

ويخترعون الرياضيات، وكان نهر النيل يقف وراء كل طموحاتهم وإنجازاتهم العلمية حيث كانوا يعتقدون أنه إله [1] .

كما يذكر الوصف العام للمشاهد الزراعية أن الرجل العظيم "باحري" يراقب مواسم الحصاد " و"الزراعة" و"الأنشطة الحقلية"، والدورة الزراعية في ذلك الوقت كانت تنقسم إلى ثلاثة مواسم كل منها أربعة أشهر: موسم الصيف وهو موسم الفيضان وفيه تكون الأرض مغمورة بالماء، وبذلك يكون النشاط الزراعي معطلاً، وهذا الموسم هو موسم " الفيضان" (آخت) . وبعد الفيضان تخرج الأرض صالحة للزراعة ولذلك يطلق على الأشهر الأربعة التالية للموسم السابق موسم " الزراعة " (بريت) وأخيراً يجف الماء وتنضج المحاصيل فيهل موسم " الحصاد " (شيمو) [2]، وبهذا نرى أن النيل كان لدى الفراعنة هو مقياس كل شئ منذ ستة آلاف سنة وحتى الآن، كما أقاموا السدود والجسور التي تحميهم من أخطار الفيضانات .

وكانت أول عملية تنظم علاقة النيل بأبنائه هي التي قام بها الملك مينا، وكانت جسراً لمنع تدفق مياه النيل ولكنه سرعان ما انهار بسبب اندفاع مياه النيل .

وجاء "سيزوستريس" أيام الأسرة الثانية عشر، فأنشأ جسراً آخر على النيل، ثم تنبه إلى أن فيضان النيل خطر على الوجه البحري، فأمر بتوسيع المجرى الطبيعي للنيل، وكان المجرى يصل إلى منخفض الفيوم – أول خزان يستخدمه النيل في خزن المياه – ليستخدمها عند الحاجة إليها[3].

---

(1) Violet Weingarten, Nile – Lifeline of Egypt, op. cit., PP. 34 – 39

(2) ت.ج. جيميز، الحياة أيام الفراعنة، ترجمة أحمد زهير أمين (القاهرة، الهيئة المصرية العامة للكتاب، 2000، ص ص 94 – 95) .

(3) سليمان مظهر، مصر – النيل والناس والآثار، مرجع سبق ذكره، ص19 .

وقد شيد الفراعنة سد بحيرة موريس في القرن التاسع عشر قبل الميلاد، وكان يجمع من الماء بمقدار ما يجمع في أسوان في القرن التاسع عشر بعد الميلاد [1] .

وكان قدماء المصريين يبصرون الفيضان قبل وقوعه، وتقول نظرية يونانية إن ريح الشمال تدحر النيل وتحول دون انصبابه في البحر . وتقول نظرية أخرى إن البحر يحيط بقرص الأرض وإن النيل يأتي من البحر . وتقول نظرية ثالثة إن النيل يأتي من ثلوج الجبال البعيدة . ويهزأ هيرودوت بكل ذلك دون أن يأتي بدليل آخر، ولكن لا أحد يستطيع أن يتنبأ بقوة الرياح الموسمية التي تهب على جبال الحبشة ولا السحب التي تحملها أو مقدار الأمطار التي تسقط على إثيوبيا ومن ثم قوة الفيضان .

ومع ذلك كان باستطاعة الفراعنة قياس الفيضان وتوزيعه عند وصوله . وكان يقاس ارتفاع الفيضان وكان يتم التضرع إلى الآلهة لكي يبلغ الفيضان ست عشرة ذراعاً قبل هيرودوت بزمن طويل، ولذلك أحيط تمثال النيل الشهير الموجود في الفاتيكان بستة عشر ولداً . ويلخص بليني ذلك بما عرف عن الرومان فيقول " تكون المجاعة بإثنتي عشر ذراعاً، وتكون الكفاية بثلاث عشرة ذراعاً، وتكون المسرة بأربع عشرة ذراعاً، وتكون السلامة بخمس عشرة ذرعاً وتكون السعة بست عشرة ذراعاً " [2].

كما أقام الفراعنة عيداً للفيضان، وكان الناس يحضرون لتناول الطعام والشراب، وفيه يتقدم موكب الكهنة الحاملين زورق آمون رع المقدس، ويتقدم تماثيل قدماء الملوك هذا الموكب، وتتم الإضاءة بآلاف المصابيح . وإذا وصل الموكب من طيبة إلى منفيس وفتحت السدود بدا العيد الشعبي عيد غرام أيضاً . فكان يتم الاحتفال بالنيل غاصباً معشوقته

---

(1) إميل لودفيج، النيل حياة نهر، مرجع سبق ذكره، ص423 .

(2) نفس المرجع السابق، ص ص 456 – 457 .

مالكاً للأرض، وكانت ليالي الحب والقران تحيا تحت رعايته وكان العاشق يغني : " أعبر النهر، ويجدف في الفيضان، وتزين الأزهار عمرتي - أي شعر رأسي - وأهرع مع الجمهور إلى الآلهة إلى فتاح الأكبر، أنعم عليّ بمن أحب، وليذهب الخمر والزهر، سأكون بجانبها في هذه الليلة، هي ذات بصر مملوء وجدًا، ولكن ابتسامها في الصباح يكون مزدوجاً جمالاً، أي منفيس، أيتها الزاخرة شذا وضجيجاً، إحتفى بنا فسنتوارى جيداً " .

وأسمع جوابها :

" اركب الزورق هنالك حيث خرير الماء المقدس وأكون تحت السرادق فأسمعهم يفتحون القنوات، وهل ألاقيه يا روحي ؟ وهل نتبادل الأزهار عند أبواب الجداول ؟ أدنو منه باسمه مسدولة الشعر إسكاراً له، عندما أكون بجانبه أشعر بأنني كنبات فرعون، وليّ أمرنا في كلتا المملكتين " .

وفي المهرجان يتم زواج النهر الذكر زواجاً رمزياً بعذراء تحريضاً له على إخصاب الأرض، وتكثر الأساطير التي تدور حول قدرة النيل الجنسية، وأقدم الآثار يعرض النيل جامعاً للذكورة والأنوثة ونجد صورته الذكورية في الصورة الغريبة ذات الثديين الكبيرين وبطن راب أيضاً دليلاً على الخصب (1) .

ومن ناحية أخرى كان للنيل أثر كبير على **الحياة السياسية** لمصر فقد كان وجود النيل ونشأة الزراعة في مصر القديمة عاملاً هاماً من عوامل استقرارها وتقدم اقتصادها مما عرّضها - في الوقت ذاته - للغزو الخارجي وعمليات التسلل . ففي أيام القحط كانت جماعات من الأجانب تتسلل إلى مصر وتتوغل للبحث عن الأعلاف لإطعام أغنامهم، كما ساهمت قوة الحكومة المركزية ونظامها البيروقراطي القوي - في

---

(1) نفس المرجع السابق، ص ص 544 - 547 .

العصور القديمة – في الحد من آثار الفيضانات العالية والمنخفضة لنهر النيل، وفي ظروف القحط والمجاعة يحدثنا التاريخ أن يعقوب أرسل بنيه إلى مصر : " سمعت أن مصر بها أغلالاً، فاذهبوا إليها واشتروا منها ما نقيم به أودنا حتى لا نموت جوعاً "، وقبل ذلك – وفي ظروف مماثلة – توجه إبراهيم إلى مصر : " أصاب القحط البلاد وكانت وطأته شديدة، فاضطر إبراهيم إلى الذهاب إلى مصر كي يعيش بعض الوقت " .

ومن ناحية أخرى كان انتظام الدورة الزراعية في مصر القديمة أوضح منه في أي بلد آخر . فوقت الفيضان معروف وكميته يمكن التنبؤ بها وبالتالي يمكن التنبؤ بالناتج من الزراعة، والناتج الزراعي الجيد يؤكد لهم – أهل مصر – رضا الآلهة عن هذا البلد الطيب، ووضع النيل المتميز جعل لمصر وضعها الفريد، وأحس المصريون بعبقرية المكان فتأصلت فيهم الشخصية المتميزة التي استمدوها من هذا الإحساس . وعلى مر العصور أصبح نمط الحياة المصرية هو النمط الفلاحي الذي اعتبروه النمط النموذجي للحياة الآخرة التي يتطلع إليها كل مصري . فبعد انتهاء الحساب أمام محكمة أوزوريس الملك الإله للعالم السفلي (ما بعد الموت) كان المصري يتصور أنه سوف ينتقل ليعيش في حقول البوص والعش – الجنة – التي هي مصر أخرى يرويها نيل ثان وتجري فيها الأنشطة الزراعية العادية من حرث وحصاد كما كان في الدنيا [1] .

ومن ناحية أخرى ساعد النيل المصريين القدماء على معرفة **فنون الملاحة**، حيث كثرت في مصر الفرعونية القوارب ذات الأشرعة – جمع شراع – البيضاء . حيث ينتفخ الشراع الأبيض على طول السارية المنحنية البادية أطول من أية شجرة بمصر والمصنوعة من ساقي

(1) ت.ج. جيميز، الحياة أيام الفراعنة، ترجمة أحمد زهير أمين (القاهرة، الهيئة المصرية العامة للكتاب، 2000، ص ص 84 – 86) .

شجرتين أو أكثر، موصولة أحداهما بالأخرى والمستدقّة الطرف كالسوط، ويمثل هذا الشراع أحد الخطين اللذين يتجلى بهما جمال الذهبيـــة، وأمـــا الآخر فهو خط صدر المركب المستدير الذي ينتصب عليه رجـــل يـــسند ذراعه على دفة السفينة ويتموج قميصه بالريح . وهكذا يجري المركـــب الشراعي حاملاً حجارة كلسية ثقيلة وأكياس سكر أو أقفاص دجاج، وعلى ظهر المركب تجلس أسرة القرفصاء وتأكل وتدخن، وعلى ظهر المركـــب تنقر هذه الطيور حباً في أثناء الرحلة، ويتغذى الإنسان والحيوان على ما ينتجه النيل .

وفي مصر بأسرها تدل عشرات السواري في كل مرســـى علـــى مكان منبع الحياة : النيل، ومن يسافر شهراً بين ذلك الـــوادي الأخـــضر ويرى الصحراء المتوعدة من جميع الجهات يُعد نفسه سعيداً بين الجياع . واليوم لا يكون النيل صالحاً للملاحة ما لم ينظم مجراه بنفسه، وهو يحفر مجراه ضمن الحد الذي يحمله عليه معدل فيضانه المتحول، ويتوقف اتساع جزره على شدة الفيضان وعلى انعطاف جزيرات الغرين التي يحطها في كل مكان [1].

ويتشابه وضع الفلاح المصري القديم مع الفلاح اليوم في تعاملـــه مع المراكب الشراعية . فعندما كان المصري القديم ينزل مع النهر وكان شراعه – وهو على مقدم المركب – يجتنب الكثبان مثل الوضـــع الآن . حتى أن الزوارق الخفيفة التي تجري في النيل هنا وهناك كانت موجـــودة في ذلك الحين مع سرعة عطب لأنها مصنوعة مـــن البـــردي، وكـــانوا لا يتصورون إمكانية إبحار القوارب ناحية الجنوب [2] .

---

(1) إميل لودفيج، النيل حياة نهر، مرجع سبق ذكره، ص ص 484 – 485 .

(2) نفس المرجع السابق، ص485 .

وذكر هيرودوت أن الإغريق ساعدوا المصريين في بناء أسطولهم البحري وهو يعني تحديداً قيام الإغريق ببناء ذلك الطراز من السفن المعروف بالسفن ذات الصفوف الثلاثة من المجدفين Triremes من أجل أسطول الملك نخاو الذي وجد التجار وخبراء الملاحة الإغريق في مدينة نقراطيس .

كما أن مستعمرة " المعسكرات " التي أقامها إيسماتيك الأول للمرتزقة الإغريق الذين جلبهم من أيونيا وكاريا والتي هجرت بعد هزيمة أبريس في عام 570 ق.م كانت مستعمرة لرجال البحرية أيضاً إلى جانب كونها معسكراً للقوات البرية، ويروي هيرودوت أنه رأى في أطلال هذه المستعمرة مزالق للسفن، كما أن الملك نخاو كان يعمل على بناء قوة بحرية مصرية لتكون قادرة على التصدي للهجمات المتوقعة من القوى الآسيوية وكان يضع في حسبانه الخطر الذي يكمن في قوة الأسطول الفينيقي وهذا جعل من الضروري امتلاك السفن ذات الثلاث صفوف من المجدفين وهي سفن قوية [1] .

وقد كان لتكامل عناصر البيئة الجغرافية في وادي النيل الأدنى أثر بالغ في تقدم حركة الملاحة في النيل . فالنيل يأتي من الجنوب فيندفع تياره من الصعيد إلى الدلتا ويدفع هذا التيار سفن الملاحة في ذلك الاتجاه، إلا أن هناك عاملاً آخر هو عامل الرياح، وقد كانت تلك الرياح – ومازالت– تجري في أغلب أيام العام في اتجاه شمالي جنوبي أي من الشمال إلى الجنوب، وبذلك استطاع الإنسان أن يستغل قوة الريح وظهر الشراع وانطلقت سفن مصر من الدلتا نحو الصعيد، وقد ترتب على ذلك التكامل بين جريان المياه واتجاه الريح أن برزت لنهر النيل العظيم وظيفة

---

(1) أبو اليسر فرج، النيل من المصادر الإغريقية، مرجع سبق ذكره، ص ص 22–24 .

أخرى، ومن ثم لم يكن النيل واهباً للتربة والماء والحياة للإنسان فقط، وإنما كان كذلك شرياناً للمواصلات والترابط بين سكان الوادي والدلتا في الشمال، وهكذا ربط النيل بين أجزاء مصر وأدى إلى وحدتها [1] .

ومن ناحية أخرى فرض الفراعنة من المكوس – الضرائب – على الملاحة حيث كان يتعين على السفن عند مرورها في مناطق معينة أداء مقدار معين على نسبة ما تحمله كل سفينة عند اجتيازها الممر المقرر له الرسم، ويوجد في متحف اللوفر قطع حجرية منقوش بها بيان بنقطة محدودة في مدينة سيين تؤدي المراكب عندها رسوماً مقررة قبل اجتيازها القنطرة فكانت القناطر تقفل في ممر الأنهار والترع ولا يصرح لها بعبورها إلا بعد أداء الضرائب ومنحها تصريحات المرور .

وكانت مدينة بيلاق مرسى لأساطيل النيل، وتوجد قطع حجرية أخرى بمتحف اللوفر فيها نقوش توضح أن المراكب تدفع قبل مرورها مقداراً من الفضة أو المواشي أو المصنوعات أو حبوباً أو ما يفي بمؤونة العمال في تلك القنطرة مدة 29 يوماً [2] .

وخلاصة القول أنه لم يلعب نهر في الدنيا في حياة شعب من الشعوب ما لعبه نهر النيل في حياة مصر، فهو لم يصنع نظامها المائي والزراعي فقط، بل أيضاً نظامها السياسي وعقيدتها الدينية ووحدتها الوطنية. فمن أجل توحيد النظام المائي وتنسيق جداول الري في الأقاليم، انبعثت الوحدة السياسية المصرية وقامت الدولة المركزية، وقد عمت الوحدة الوطنية .

---

(1) عبد العظيم أبو العطا وآخرون، نهر النيل : الماضي والحاضر والمستقبل، مرجع سبق ذكره، ص34 .

(2) أنطون زكري، النيل في عهد الفراعنة، مرجع سبق ذكره، ص ص 94 – 95 .

ولعل أعظم تعبير عن ذلك ما تجسده الآثار المصرية من تصوير بديع مركب ضم صورة الفرعون متحداً مع رمز النيل " حابي " متحداً مع رمز العدل " ماعت " وهكذا شكل ثلاثتهم " الفرعون وحابي وماعت " وحدة النظام السياسي وقواعد توزيع الثروة المائية والرخاء الاقتصادي وفقاً للعدل والتساوي وقد تعمق حب النيل في قلوب المصريين، فصار أداة للقسم وصار الحفاظ عليه وصيانته وعدم تلويثه مقسماً عليه عند تولية المناصب الكبرى، كما صار الغناء به معلماً من معالم الثقافة المصرية، كما صار الخوف من فيضانه المرتفع والتوجس من جفافه ونضوبه سمة من الشخصية المصرية تربطها بالطبيعة وتقربها من الله، بل إن هذه الشخصية تخلقت بخلق النيل، فصارت – مثله – طيبة طبيعة صابرة مثابرة تعكف على الزرع والضرع في جلد . على أن في هذه الشخصية أيضاً مافي النيل من فيضان إذ هي مجابهة العدوان والظلم تجنح إلى الانتفاض مثلما يفعل الفيضان [1] .

لقد كان للنيل سلطان عظيم على حياة الفراعنة، وكانت حياتهم معرضة للتدمير عند حدوث الفيضانات، وكان الفراعنة يلجأون إليه لتأليف أمة من الفلاحين، لا من المحاربين، وقد حمل النيل – بدلاً من الجبروت – الفراعنة على إقامة دولة إقطاعية اكتشف فيها العلم والفن لقهر النهر وارتقت فيها إطاعة العبيد إلى مرتبة الألفة ودرجة التعاون، وفي سبيل دراسة النيل يفرق بين البروج في عالم النجوم، وفي سبيل توزيع النيل تقسم الأرض إلى أقسام . والنيل من ناحيته يقوي قابليات المصريين وميلها إلى التعاون داخلياً وخارجياً [2] .

ولا يقتصر الأمر هنا على الفراعنة وإنما تعداه إلى العديد من الجماعات العرقية المصرية المعاصرة ذات الخصوصية في العلاقة مع

---

(1) السيد فليفل، " الخلفية التاريخية لاتفاقيات مياه النيل "، مرجع سبق ذكره، ص1 .

(2) إميل لودفيج، النيل حياة نهر، مرجع سبق ذكره، ص539 .

نهر النيل حيث أثر فيها نهر النيل في جوانب حياتها المختلفة مثل الفنون والآداب واللغة والعادات والتقاليد والسمات الشخصية والعادات الغذائية وعادات دورة الحياة، ومن أمثلة هذه الجماعات " **النوبيين** " .

لقد انعكس النيل في فنون النوبيين وآدابهم . فالنهر يثور ويرتعد فوقه وتصخب أمواجه وتحتدم الدوامات فيه ثم يهدأ ويستقر، وهكذا تثور الفتاة السمراء وتبكي وتقاطع حبيبها ولكنها مثل النيل طيبة لا تلبث أن تهدأ والأمواج تتهادى في سيرها مثل سير الفتاة في خيلائها .

ويتضح أثر النيل في حياة النوبيين من خلال الكلمات والألفاظ التي تلخص تجارب حياتهم وأنشطتهم الاجتماعية ومنها : كلمة " كُلتود " أي الساقية، فهي قلب الحقل النابض وتمد الأرض بالحياة من خلال شريان الحياة وهو الترعة وهي تساهم في رفع المياه إلى الأماكن المرتفعة ولذلك فهي ساقية كبيرة، وكلمة " تُدوجا " ومعناها التعاون في العملية الزراعية أي نظام المزاملة، ولكن قد يكون بدون مقابل ولكنه يوطد العلاقات الاجتماعية التي قد تؤدي إلى الزواج . وكلمة " وتج " أي امتلاء الحوض بالمياه ثم تسربه إلى أحواض أخرى من خلال فتحات جانبية بغرض الري، وخلال هذه الفترة التي قد تطول يستغلها النوبي في شرب الشاي الذي يصاحبه سرد الحكايات والذكريات والغناء البطيء الإيقاع، وكلمة " فتج " وهو فصل القمح عن الغبار العالق به، وتقوم الجدّات بهذا العمل وهي تطعم أحفادهن بعض الحبوب، وخلالها تحكي لهم الحكايات وهي جالسة مثل الوتد، وهذا المنظر رأى فيه الشعراء الشعبيون رمزاً للحنان .

والشاطئ عند النوبي يعني الأمن بينما الجبل يعني الرعب، والنوبة مجتمع مغلق ومن ثم فإن الشط هو ثقب في جدار التقاليد لإمكان حدوث لقاء عاطفي يتطور إلى زواج . والشاطئ في ضوء النهار له عند النوبي معنى مخالف عنه في الليل حيث ترفع المخلوقات الشريرة التي تخرج من النهر لتتلف البلح أو من وحوش الجبل التي تهبط لتشرب،

والشاطئ امتداد لبيت النوبي فيه الأمان . وكان التجار يلقون بضائعهم على الشاطئ أمام كل قرية ويعودون فيجدون مكانها لم تمسها يد .

والسمك عند النوبي هو طعام ويكون إما في صورة طازجة أو مملحاً، وهو مخلوق مقدس لذلك لا يذكر كثيراً في الحكايات على إنه طعام بل على انه قوة سحرية، ويسمى بائع السمك في الحكايات القديمة باسم "سماك " وهي كلمة عربية بالرغم من وجود كلمة نوبية وهي " أنجسي جاني " .

وهناك رقصة " الفرّي " أي رقصة السمك البلطي، ويفسر النوبيون بعض الأمراض مثل " الشفة الأرنبية " بأنها بسبب أكل السمك الساخن ويعتقد النوبي في وجود كائنات أخرى في النهر غير السمك والتماسيح .

والنوبي يربط بين الإسلام وعبادة نهر النيل . ففي عاشوراء وهو عيد إسلامي يخرج النوبيون نساء ورجالاً من بيوتهم ومعهم العرجون "سباطات النخيل" بلا بلح وقد أشعلوا أطرافها الرقيقة وأمسكوها من ناحية الجذر ويديرونها في أيديهم ويطوحون بها بشكل دائري فيكوّنون من اللهب دائرة كبيرة محيطها عند أطراف السباطة ومركزها عند الكتف حتى يصلوا إلى النهر فيلقون بأجسامهم فيه وتنطفئ الشعلة فتتحول إلى عصا للمشاكسة والضرب حتى العجائز يهبطن إلى النهر في هذا اليوم .

وفي القصة الدينية لنوح عليه السلام، نجدها لا تنتهي عندهم بأن يظل نوح مع من آمن به في السفينة إلى أن يفيض الماء، بل أن السفينة تهب عليها عاصفة فيوشكون على الغرق ثم ترتطم السفينة بجزيرة ويغرق الذين وقعوا منها ويهبط الناجون منها يوم الأربعاء ولذلك يحتفل النوبيون بيوم الأربعاء الأخير من كل شهر عربي .

وتتضح أهمية النهر أيضاً في طقوس الزواج ففي اليوم التالي لعقد القران يجتمع الأحباب ببيت العريس ويذهب الجميع إلى النهر ويمرحون

فيه وعندما ينتهي العريس من الاستحمام يخرج ويلبس ثيابه الجديدة ويطلقون البخور، ويسير الموكب مع الشيخ الذي علّم العريس القرآن ثم يجلسون جميعاً ويقدم أهل العريس للشيخ طبقين من القش بأحدهما بلح وبالثاني قمح مغطى بقماش أبيض ثم يتوجه الجميع إلى بيت العروس وفي الطريق يمرون بسبعة من البيوت يقدم أصحابها الهدايا للعريس وصحبه وتغني النساء الأغاني الشعبية [1] .

وتتعدد الحكايات الشعبية المرتبطة بنهر النيل لدى النوبيين تتناول الكائنات فوق الطبيعة والسحر كوسيلة للسيطرة على القوى الروحية ومنها التي تتناول السحرة العلويين والسفليين .. الخ ومن تلك الحكايات أن امرأة ذهبت ذات يوم إلى النهر لملء الوعاء بالماء فسمعت صوت امرأة تبكي وكانت متشحة بالسواد فدعتها إلى بيتها وأطعمتها واتضح أنها تشاجرت مع زوجها فتركت المنزل، وظلت هذه المرأة الضيفة معها عدة أيام وكانت كل يوم تتركها لساعات قليلة تغيب عنها – في مكان ما – ثم تعود دون أن تخبرها به، حتى عادت ذات مرة وقالت أنها تصالحت مع زوجها وأوضحت لها أنها تقيم في أعماق النهر وطلبت الضيفة من مضيفتها أن تذهب معها لترد إليها واجب الضيافة وسوف تتلو عدة تعاويذ وتدهنها بدهانات تحميها من الغرق ... وبالفعل ذهبت إليها في أعماق النهر فوجدت بقاع النهر عالم شبيه بالعالم الذي تعيش فيه بقريتها به البيوت والسواقي والطرقات، وهناك استقبلها أهلها – سكان النهر – بالترحاب وقضت معهم ثلاثة أيام ثم صعدت إلى سطح النهر بمساعدة صديقتها وودعتها وتركتها .

وعموماً يوجد في بلاد النوبة نوعين من الحكايات الشعبية عن النهر، أحدهما عن عالم داخل الماء فيه بيوت وحكومة ومزارع وسواق

---

(1) إبراهيم شعراوي، الخرافة والأسطورة في بلاد النوبة (القاهرة، الهيئة المصرية العامة للكتاب، 1984، ص ص 17 – 24) .

مثل عالمنا والثاني كائنات أرضية دخلت بالسحر إلى النهر خوفاً من الضرائب . **وأسباب وجود هذه الكائنات هي :**

1- الفخر القبلي والمجد القومي، فقد استطاعت قبيلة الونساب أن تربط أصلها بقوى الغيب فصار لها تميز على أهل الأرض في التعلم بدون اللجوء إلى مدرسة .

2- معرفة كل شخص بالآخر، وهناك رقابة جماعية ومواجهة . فكل إنسان يعرف كل شئ عن الآخر وكل إمرأة تعرف أجزاء الحلي للمرأة الأخرى والبيع دليل الفقر والذل، ولذلك فالحكاية الشعبية تعتبر طوق نجاة وضرورة مجتمعية مثل النخلة عند النوبي تفسر بها أسباب ضيق ذات اليد والفقر .

3- إنه يحمي العمال والخدم من بطش سيدهم الذي يرهقهم بالعمل وبخاصة الخروج في البرد الشديد قبل الفجر لجمع البلح، فهم لن يستطيعوا الرفض وإذا لم ينفذوا تلك الأوامر كيف ينجون من العقاب ؟ ومن خلال الحكايات الشعبية التي تتحدث عن " الدجر " – وهو احد الكائنات النهرية المفترسة – الذي يخرج قبل الفجر من النهر ويجمع البلح والويل لمن يقترب منه ومن ثم لن يجرؤ " السيد " أو صاحب العمل على الذهاب بنفسه والتأكد من عمل خادمه ولذلك لابد أن يصدقه.

4- إذا حدث لامرأة أن اضطرت للابتعاد عن بيتها لأمر لا تريد إعلانه، فإن خير وسيلة هي زيارة أهل قاع النهر " أمان نتو " .

وهنا نجد أن الحكايات الشعبية والمخلوقات الأسطورية تقوم بدور واقعي ضروري للنوبيين لتأمين حياتهم وبعث الأمن والاستقرار في أنحاء البلاد [1] .

---

(1) نفس المرجع السابق، ص ص 291 – 294 .

المبحث الثاني
نهر النيل والحياة الاقتصادية المصرية

إن مصر بالفعل هي هبة النيل، تلك المقولة الخالدة التي ذكرها هيرودوت، ومن ثم تعتمد أشكال الحياة المختلفة في مصر على نهر النيل، ويبلغ إجمالي الواردات المائية المصرية 61.5 مليار متر مكعب يأتي منها 55.5 مليار متر مكعب من مياه النيل بنسبة 90 % من إجمالي كمية المياه المتاحة، في حين تساهم المياه الجوفية بحوالي 2 مليار متر مكعب والمياه العادمة بحوالي 4 مليار متر مكعب . وفي ظل الاستخدامات المتعددة لها سواء في الزراعة أو الصناعة أو توليد الطاقة والسياحة والاستخدامات المنزلية المختلفة، بالإضافة إلى الزيادة المضطردة في عدد السكان، فإنها لا تكاد تكفي حاجة البلاد [1]، وتنظيم المياه في مصر يهيمن عليه الاستهلاك الزراعي الذي تخدمه شبكة قوية لتوزيع المياه تضم قنوات رئيسية يبلغ إجمالي أطوالها أكثر من 1000 كم وقنوات فرعية إجمالي أطوالها 30 ألف كم، وأن أكثر من 95% من الإنتاج الزراعي تغله الأراضي المعتمدة على الري .

إن استمرارية موارد المياه في مصر تواجه تحديات مثل درجة الملوحة وتشبع الأرض بالمياه وانخفاض صلاحية المياه العذبة نتيجة الصرف المستمر لمياه المجاري في نهر النيل وهي مياه غير معالجة ناجمة عن الاستخدام المنزلي والصناعي، ومن المحتمل أن تتفاقم نسبة التلوث بسبب زيادة استخدام المخصبات الكيميائية وبخاصة الآزوت والفوسفات والبوتاس وكذلك مبيدات الآفات وبخاصة مادة الأكرولين

---

(1) عصام سليمان الفراعنة، الأطماع الصهيونية في مياه النيل، مرجع سبق ذكره، ص36 .

لمكافحة الأعشاب الضارة المغمورة في مياه القنوات ومـادة الأميتـرين لمكافحة ورد النيل الموجود في المصارف قد تسبب أضراراً بيئية خطيرة، وبذلك فالتكنولوجيا الجديدة قد تكون لها آثار بيئية ضارة [1] .

وقد قام المصريون على مدى آلاف السنين بحفر قنـوات كبيـرة وإقامة بعض المشاريع الصغيرة لنقل مياه النهـر إلـى الحقـول لريهـا وزراعتها، وعقب الفتح العربي لمصر في القرن السابع الميلادي حـاول الفاطميون والمماليك تحسين مشروعات الري التـي بـدأها اليونـانيون والرومان، وفي القرن التاسع عشر بدأ محمـد علـي برنامجـاً طموحـاً للتحديث تضمن بناء شبكة ضخمة من القناطر – أو سـدود التحويـل – والقنوات في الدلتا من أجل زيادة الطاقة الإنتاجية لمـصر[2] حيـث أراد محمد علي أن يطور مصر ويحقق نهضة صناعية، وأدرك أن الماء هـو مفتاح هذه العملية، ولذلك قام بصيانة ترعـة المحموديـة التـي تـربط الإسكندرية بنهر النيل واستمر ذلك لمدة ثلاثة شهور وتم تسخير عـشرين ألف رجل وفقد الكثير منهم حياته خلال ذلك، كما حاول التحكم في ميـاه النيل والتخفيف من الآثار المدمرة للفيضان وأراد أن يحول نظام الزراعة في الوادي والدلتا إلى نظام الري الدائم ليمكنه توفير الغذاء على مدار العام وتوفير ما يسمى " بالغلة النقدية " a Cash Crop، ولأجل ذلـك سـخر مئات الآلاف من القرويين في حفر القنوات لضمان المرفق الدائم للميـاه إلى الحقول، وكان يبلغ عمق هذه القنوات في بعض الأماكن ثماني أمتـار ليمكنها التزود بمياه النيل خلال موسم الفيضان، كما قام بتركيب 38 ألف ساقية تدور بها الثيران والإبل لرفع المياه من قاع القنوات العميقـة إلـى

---

(1) بيتر روجرز وزميله، المياه في العالم العربي، ترجمة شوقي جـلال، ط2 (أبـو ظبي، مركز الإمارات للدراسات والبحوث الاستراتيجية، 1997، ص ص 49 – 52) .

(2) Robert O. Collins, the Nile, op. cit., P. 9 .

الحقول ومن ثم ساعدت على توفير المياه على مدار العام لبعض أجزاء الدلتا ولكنها امتلأت بالطين والغرين في أجزاء أخرى ولذلك قام في عام 1833 ببناء قناطر على الفروع الرئيسية من دلتا النيل وأمر بإقامة مقاييس لمنسوب المياه على رؤوس قنوات الدلتا، وكان يرمي إلى الإبقاء على مستوى ثابت للمياه فيها بحيث يعلو بمقدار أربعة أمتار فوق مستوى فصل الجفاف لكي لا يتم إعادة حفر القنوات كل عام للإبقاء على الماء بها .

واكتمل بناء قناطر فرع رشيد في عام 1861 أي بعد مرور أكثر من عقد على وفاته، ولكنها بنيت بشكل سيئ واستغرق الأمر ثلاثين عاماً أخرى قبل أن يرفع المهندسون منسوب الماء في النهر أكثر من نصف متر .. وساعدت كل هذه الإنجازات على التوسع في زراعة القطن المصري .

ومن ناحية أخرى، قام محمد علي بحفر ثلاث قنوات واسعة عبر النيل واستبدل الفروع القديمة للنيل وتم الاستفادة من العلوم المائية والهندسية لتعميم الري الدائم في كثير من مناطق الدلتا للاستفادة من الزيادة في أسعار القطن وبخاصة خلال فترة الحرب الأهلية الأمريكية .

وعلى نفس هذا الاتجاه في إقامة المشروعات التنموية المرتبطة بنهر النيل، صمم " ويلكوكس Willcocks " أكبر مشروع بريطاني في مصر وهو سد أسوان الأول، حيث كان يبعد عن دلتا النيل بستمائة كيلومتر ويبلغ طوله ثلاثة كيلومترات وارتفاعه سبع وعشرون متراً ويحتوي على 40 ألف متر مكعب من الكتل الجرانيتية، ولم يشيد له نظير من قبل، وهو عبارة عن سياج ضخم يسمح لمياه الفيضان المحملة بالغرين بالمرور من النيل الأزرق كل صيف ثم يتم احتجاز كيلومتراً مكعباً من المياه الصافية [1] .

---

(1) Fred Pearce, the dammed – rivers, dams, and the Coming World Water Crisis (London , the Bodley Head, 1992 , PP. 78 – 81) .

كما ساعد بناء السد العالي على خلق مخزون كبير من المياه في بحيرة ناصر والتي تمتد لأكثر من 300 ميل وتصل حتى شمال السودان وتسمى " البحيرة النوبية "، وقد ساعد السد على حماية مصر من أخطار الفيضان وتوليد الطاقة الكهرومائية وتخزين المياه لري الأراضي الزراعية على مدار العام حتى في سنوات الجفاف .. وعلى الرغم من كل ذلك إلا أنه كانت له العديد من الآثار السلبية حيث أدى إلى التهجير الإجباري لعشرات الآلاف من النوبيين السودانيين، وأدى إلى قلة خصوبة الأرض الزراعية بسبب حجز الغرين والطمي خلفه وتآكل شديد في مجرى النهر، وزيادة غمر الدلتا بماء البحر مما أدى إلى زيادة ملوحة التربة وتراكم الماء ونقص عدد الأسماك في البحر المتوسط، كما أن الغرين والماء في الخزان يهددان السد ذاته ويتجمع الغرين بكميات كبيرة في بحيرة ناصر، وتشير بعض التقديرات إلى أن السد سيظل باقياً لمدة خمسة قرون تالية فقط [1] .

ومن ناحية أخرى كان نهر النيل دوماً شريان حيوي هام لربط الشمال بالجنوب، حيث تمتد منطقة الصعيد على شريط طويل وضيق، وترتب على ذلك أن محاور الاتصالات الرئيسية هناك تتبع الوادي، وعلى مدى الفترات التاريخية المتعاقبة كان **نهر النيل هو الممر الرئيسي لنقل الركاب والبضائع** حيث يتنقلون إلى أعالي النيل والوجه البحري، وكان التنقل إلى الوجه البحري يتم بمساعدة الماء المندفع من الجنوب إلى الشمال وإلى أعالي النيل في الجنوب بمساعدة الرياح التي تهب من الشمال إلى الجنوب، وكانت ناقلات البضائع تسير عبر القنوات الرئيسية، ولتوضيح أهمية النقل النهري – رمزياً – اختار الزعيم السياسي سعد زغلول القيام في عام 1922 برحلة إلى الوجه القبلي بالقارب وليس بالقطار .

---

(1) Robert O. Collins, the Nile , op. cit., P.4 .

وبدءًا من القرن التاسع عشر حدث تحول إلى النقل البري حيث تم مد خطوط السكك الحديدية من القاهرة إلى الأقصر في التسعينات من ذلك القرن ثم امتدت بعد ذلك إلى أسوان في نهاية القرن، ومع تطور السيارات في القرن العشرين، تم إنشاء طريق بمحاذاة السكة الحديد، ثم تم إنشاء العديد من الطرق الفرعية لربط القرى والبلدان في أعماق الصعيد بهذا الطريق المحوري، وفي النصف الثاني من القرن العشرين امتدت الطرق إلى الواحات الواقعة في الصحراء الغربية وعبر الجبال في الصحراء الشرقية إلى البحر الأحمر والمواني والمنتجعات المطلة عليه .

وتساهم كل هذه الطرق في خدمات النقل المحلي وتمتد لمسافات طويلة، وحتى النصف الثاني من القرن العشرين كانت الجسور التي تربط ضفتي النيل هناك قليلة، وحتى التسعينات من هذا القرن كان يتعين على السائحين في الأقصر أن يستقلوا " معدية " عبر النيل لزيارة المقابر الملكية والمعابد والعديد من الأماكن السياحية هناك .

ويتنقل الناس مع بضائعهم بين القرى والمدن وصولاً إلى الأسواق من خلال استخدام الحافلات، حيث توجد أماكن انتظار الشاحنات والحافلات الكبيرة في الأسواق الأسبوعية، وتعتبر الحيوانات المختلفة مثل الإبل والحمير من وسائل النقل الهامة داخل القرى لنقل الأفراد أو المحاصيل من الحقول إلى القرى .

ومن ناحية أخرى انتشر استخدام التليفزيون والتليفون الأرضي والمحمول، وساهم ذلك في ربط هذه المناطق بمصر عموماً [1] .

وعلى الرغم من كل ذلك يعاني نهر النيل من المشكلات الناتجة عن التلوث، وفي هذا الصدد هناك دراسة تحليلية لمياه النيل تؤكد أن تركيز الرصاص في فرع دمياط ضعف النسبة المسموح بها عالمياً، ونسبة

(1) Nicholas S. Hopkins , Upper Egypt – life along the Nile (Moesgard Museum , 2003 , PP. 19 – 20) .

الطحالب الضارة 8 أضعاف النسبة الطبيعية، كما أن نبات ورد النيل يمتص 35% من مياه النيل [1] .

وتتعدد أشكال الحياة النباتية والحيوانية في مصر بفضل النيل والأرض الزراعية وطبيعة المناخ، وفي هذا الإطار فقد أحصت بعض المراجع قائمة الطيور المصرية سواء المتوطنة أو المهاجرة إليها، وسواء تلك التي توجد طوال العام أو الفصلية في حوالي 356 نوعاً، منها 56 (ست وخمسون) نوعاً أكثر انتشاراً ومن أمثلتها : الهدهد Upupa epops حيث الرأسي والعرف لونهما برتقالي أصدأ أما طرف ريش العرف فلونه أسود في حين أن الرقبة والصدر لونهما أحمر يتدرج إلى اللون القرنفلي على الصدر بينما الجناحان والذيل لونهما أسود بخطوط عريضة بيضاء متوازية ويتدرج لون الجزء الأسفل من الذهبي إلى الأبيض، والأرجل والعينان بنية اللون بينما منقاره أسود ويبلغ طوله 12 بوصة .

وتوجد العديد من الأساطير والحكايات التي تدور حوله ومنها أنه في قديم الزمان لم يكن للهدهد عرف ثم ناله بعد منحه تاج الملكية، فكان الملك في تلك الأيام يعتزم الزواج من عروس من آسيا، فاستقر رأيه على استقبالها على أحد موانئ البحر الأحمر باحتفال كبير فأمر جيشه بالتوجه إلى الميناء لمصاحبة العروس إلى المدينة الملكية، كما أمرت جميع الطيور أن تنتظر قدومها وأن تكوّن مظلة تظللها بأجنحتها وتملأ الجو بالغناء الجميل، فوافقت الطيور جميعها إلا الهدهد فقد اعترض على ذلك لأنه كان يعلم شيئاً عن العروس ورفض أن يذهب، وطار إلى كهف بعيد في جبل وسط الصحراء، ولما سمع الملك بذلك غضب وأرسل في طلبه، ولما حضر دافع عن نفسه وأوضح أنه لو قام بعمل ما لا يرضي ضميره

---

(1) مركز الأهرام للتنظيم والميكروفيلم، الملف الوثائقي لصراع المياه في المنطقة، الجزء الأول، 1987، ص224

فسوف يناله ضرر فكري وطلب من الملك أن يعفيه، فأعجب بـــه الملـــك وخلع عن رأسه التاج ووضعه فوق رأس الهدهد قائلاً " حقاً أنت ملك بين الطيور وستظل إلى الأبد متوجاً "،وبالفعل ظل الهدهد متوجاً حتى الوقـــت الحاضر .. وهو طائر يزور مصر في الخريف والشتاء .

وهناك طيور أخرى وثيقة الصلة بالنيل مثل الرفراف أو صـــياد السمك Aceda Ispida والرفراف أو صائد السمك الأبيض والأسود وهو من الطيور زاهية الألوان، وهو مستوطن أصيل في مصر، وهـــو دائمـــاً يصنع لنفسه بيت، حيث يحفر حفراً في الجرف الناعم على النيـــل وفـــي بعض الأحيان يحفر نفقاً بعمق قدمين أو ثلاث قبل أن يوسع المكان الـــذي يبني فيه العش وهو يتغذى على الأسماك الصغيرة حيث يتدلى في وســـط الفضاء فوق الماء باحثاً عن السمك .

ويوجد أيضاً الوروار العراقي – الخـــضّير الـــصغير Merops Viridis ويوجد بالصعيد وبخاصة في شهري أبريل ومايو، وهو طـــائر صغير مغرم بالآبار التي تحيط بها الأشـــجار أو النخيـــل وهـــو قـــصير الأرجل، كما يوجد بين الآثار والمعابد، وهناك عصفور الجنة المـــصري Hirundo Savignili وهو يأكل الحشرات . وهناك أبو فصادة الأبيض Motacilla alba وهو أكثر الطيور شيوعاً، ويميل لونه إلـــى الرمـــادي ويأتي إلى مصر شتاءً وهو طائر صغير يمشي ويجـــري علـــى الأرض ويأكل الذباب .

كما يوجد صداح البوص Acrocephelus Streperus وهو من الطيور المغردة وتحتمي دائماً بين الأعشاب . وتغريده عبارة عن أغنيـــة خاصة مكونة من سلسلة من النغم الخاص بهذا الطير وحده ويكثر وجوده بالشجيرات العشبية التي تنمو على جرف النيل . كما يوجد طائر آخر هو عصفور النيل أو عصفور المنازل Passer domesticus وهو ذو رأس رمادي، وهذه الطيور مصرية أصيلة وهي تتبـــع الإنـــسان فـــي أمـــاكن

معيشته، ويتفرق هذا النوع من العصافير خلال فصل الشتاء ولكن أعداده تتضاعف في موسم الذرة .

وهناك الغـراب البلـدي Corvus Cornix ذو اللـون الأسـود المعروف، وهو من أكثر الطيور شيوعاً في مصر ويبدأ في التناسل فـي أواخر شهر فبراير عندما يتمكن من إعداد عشه، وهو " يفرخ " مرتين في العام، ويتغذى الغراب عادة على الميتة وكذلك السحالي والفئران والخنافس وغيرها وكذلك بيض الطيور الأخرى . وهو يوجد بكثرة حيـث تقتـرب الشواطئ الصخرية من مجرى نهر النيل، وكذلك في الأماكن المهجورة(*).

كما يوجد طائر أبو قردان Ardeola Russata وهـو عمومـاً أبيض اللون مخضّب بصبغة رقيقة ذهبية اللون على الرأس ومؤخر العنق والحوصلة والظهر والمنقار لونه أصفر ويبلغ طوله الكلي حـوالي 20.5 بوصة، ويسمى في بعض الأحيان " مالك الحزين " ويساعد الفـلاح فـي عمله حيث يلتقط الديدان الضارة من الأرض، ويوجد في جماعات صغيرة من خمسة أو ستة طيور تطير إلى أعلى أو أسفل النهر، وهو مـن أكثـر الطيور شيوعاً وبخاصة في الدلتا .

... هذا بالإضافة إلى عشرات الأنواع الأخرى مثل الـصداح ذو الرقبة الزرقاء وحجل الرمل والسمان أو الـسلوى والسقـساق الـشامي والشنقب والحارس أبو منجل المقدس وأبو مركوب والبلشون العادي والغُر والأوز المصري والبط البلبول والشرشار وغيرها .[1]

ومهما يكن من شيئ، تختلف هذه الطيور في الشكل والحجم، كما تختلف باختلاف المكان فبعضها يوجد بالصعيد والآخـر يوجـد بالـدلتا،

(*) ولذلك يتشاءم منه المصريون عموماً لارتباطه بالخراب وتلك الأماكن المهجورة .

(1) تشارلز هويمير، الطيور المصرية، ترجمة سامية مراد (القـاهرة، مركـز كتـب الشرق الأوسط، سلسلة الألف كتاب، 1967، ص 37 وما بعدها) .

والثالث يوجد بالصحراء وبعضها مرتبط أشد الارتباط بنهر النيل والترع والمصارف والبيئة الزراعية، كما تختلف من فصل إلى آخر، وبعضها يعيش دوماً في البيئة المصرية – حسب نوع هذه البيئة – والبعض الآخر فصلي يهاجر إلى مصر في فصول معينة من السنة ... وهكذا .

ولكل ذلك، لا عجب إذن في أن كل من يزور مصر يدرك الدور المحوري لنهر النيل في قلوب أبنائه، فعندما وصل الرحالة العربي ابن بطوطة إلى القاهرة هاله النيل وعظمته، حيث لم يُرى له نظيراً منذ ترك المغرب العربي حتى وقف على ضفة النيل العظيم . وسجل ابن بطوطة في تاريخه أن عشرات الألوف من السفن تجري في النيل، وأنه النهر الوحيد في العالم الذي يسمى " البحر " لاتساعه وضخامته وكثرة "الخراج" الذي يجني من الأرض التي يرويها (1) .

---

(2) سليمان مظهر، مصر : النيل والناس والآثار، مرجع سبق ذكره، ص20 .

المبحث الثالث
نهر النيل والوضع الصحي للمصريين

على الرغم من الفوائد الجمة التي كسبها المصريون من نهر النيل، فهو – كما ذكرنا – أساس وجودهم وبقائهم سواء في الماضي أو الحاضر أو المستقبل وأثرّ – بالتالي – في كل جوانب حياتهم، إلا أنه كانت هناك بعض الآثار السلبية لنهر النيل على صحة المصريين وخصوصاً الذين يحتكون به بشكل أو بآخر وهم قطاع عريض من السكان ولا شك في ذلك، ويتضح ذلك جليًا من خلال الإصابة ببعض الأمراض المتوطنة في مصر والتي تعتبر – بحق – وبالاً على المجتمع يهدد الثروة البشرية وترصد لها الملايين من الجنيهات كل عام، ناهيك عن أن مضاعفاتها تؤدي في كثير من الأحيان إلى الوفاة، وسوف نعرض في الفقرات القليلة القادمة أمثلة من أهم وأخطر هذه الأمراض ومنها :

1- البلهارسيا Belharzia:

البلهارسيا هي أهم الأمراض الطفيلية قاطبة في مصر وذلك لأنها تصيب 75 % من السكان، بل أن بعض القرى قد وصلت نسبة العدوى إلى أكثر من 90 % من السكان، وهذا المرض يصيب القرويين والفلاحين – ومن لهم اتصال مباشر بمياه النيل عموماً – وذلك لأن طبيعة عملهم الزراعي خصوصاً في الري يعرضهم للعدوى، كما أن عاداتهم السيئة في التبول والتبرز في مياه الترع والمصارف والقنوات أو بجوارها هو السبب الفعلي لانتشار المرض ومنعهم من ذلك قد يحد من انتشاره .

والبلهارسيا مرض موجود منذ عهد الفراعنة ولكنه انتشر الآن بصورة كبيرة بسبب تغير طريقة الري من ري الحياض إلى الري الدائم أو المستديم ويرجع اكتشاف هذا المرض إلى الدكتور تيودور بلهارس Theodor Belharz والذي جاء إلى مصر وعمل بالقصر العيني

واكتشف ديدان البلهارسيا في أوردة المساريقا (الغشاء الرابط للأمعاء) عند قيامه بعمل الصفة التشريحية على جثث الموتى بالقصر العيني وكان هو أول من أشار إلى أنها سبب البول الدموي المصري وأنها مصدر البويضات التي تظهر في بول المصابين بذلك المرض ولذلك صار تخليد اسمه بتسمية المرض علمياً بالبلهارسيا .

وثبت علمياً فيما بعد أنها تسبب البول الدموي وكذلك تسبب نوعاً من الديسنطاريا موجوداً في الوجه البحري ويسمى بلهارسيا المستقيم أو بلهارسيا الأمعاء وأخيراً أنها تسبب مرض " تضخم الطحال المصري " .

ومرض البلهارسيا هو كأغلب الأمراض الطفيلية موجود طول السنة وليس له موسم خاص وإن كانت عدواه تقل في الشتاء بسبب البرد، والإصابة به مرة لا تقي مطلقاً من الإصابة به مرة أخرى وهو يصيب السكان من مختلف المراحل العمرية، وهو يصيب الرجال أكثر من النساء وذلك لأن النساء أقل عملاً في الحقول والري ومن ثم فهن أقل تعرضاً للإصابة، وإن كانت معظم إصاباتهن تحدث بسبب ملء الجرار أو غسل الملابس أو الاستحمام بماء الترع الملوثة أو شرب ذلك الماء .

وهناك ثلاثة أنواع من ديدان البلهارسيا الأولى وتسمى ديدان بلهارسيا البول الدموي وهي منتشرة في مصر في الوجهين البحري والقبلي، والثاني وتسمى ديدان بلهارسيا المستقيم وهي منتشرة في الوجه البحري فقط، والنوع الأخير ويطلق عليه اسم ديدان البلهارسيا اليابانية وتوجد في بعض جهات اليابان والصين والفلبين [1] .

---

(1) سرور أسعد منصور، الصحة والمجتمع (ليبيا – طرابلس، الدار العربية للكتاب، 1976، ص ص 186 – 188) .

والبلهارسيا هي مرض بيئي يلزم لانتشارها بعض العوامل الطبيعية والبشرية تلائم تطور طفيلها في مراحله المختلفة خارج الجسم وهي :

1- المياه وتلزم أن تكون عذبة وبطيئة الجريان لا تزيد سرعتها عن 15 متراً في الدقيقة ليمكن للبيض واليرقات والقواقع من الاستقرار بها وأن تحتوي على المواد العضوية اللازمة لتغذية القواقع وأن تكون في منطقة سهلية أو قليلة الارتفاع .

2- انتشار القواقع الملائمة : فهي العائل الوسيط لليرقات بعد خروجها من البيض .

3- وجود الإنسان : وهو العائل النهائي للبلهارسيا حيث تتجه إليه السركاريا بعد خروجها من القواقع وهي تخترق جلده وتسير في دورته الدموية وتستقر حسب نوعها (بولية – معوية) .

4- الضوء : فهي تعيش في أي درجة من درجات الضوء وأنسب المواضع لها هي المحمية من أشعة الشمس، والسركاريا لا تخرج إلا أثناء النهار ومن ثم فإن الإنسان يصاب بها خلال النهار .

ويتسبب الإصابة بها في النزيف الدموي في مجاري البول والإخراج كما يشعر المريض بالإرهاق نظراً لإفراز السموم في دمه والإصابة بالأنيميا علاوة على إتلاف بعض الأجهزة الحيوية مثل الكبد وحدوث دوالي المرئ والنزيف وسرطان الكبد ناهيك عن الفشل الكلوي والسرطان في بعض مواضع الجهاز البولي [1] .

---

(1) محمد عبد الحميد السيد، " التحليل الجيوطبي لانتشار مرض البلهارسيا في بعض محافظات مصر "، مقتبس من : جامعة المنصورة، مجلة كلية الآداب، العدد التاسع والعشرون، أغسطس، 2001، ص ص 41 – 44 .

والجدير بالذكر أنه كان لاستخدام الري المستديم من خلال إقامة السدود على النيل لتخزين مياه النيل خلف تلك السدود عدة شهور حتى يمكن استعمالها للزراعة مرة أخرى في غير أوقات الفيضان مع شق شبكة من الترع والرياحات الكبيرة والصغيرة والمساقي لإيصال تلك المياه إلى الحقول، كان لها عدة آثار . فعلى الرغم من أهمية هذه الأعمال من الناحية الاقتصادية إلا أنه مع زيادة جهل الأهالي وسوء تصميم هذه المشروعات وقلة الاهتمام بالمصارف الزراعية فقد زاد من انتشار البلهارسيا بينهم بسبب زيادة القواقع وانتشارها في كل مكان في الحقول والترع طوال السنة .

ومما سبق يتضح لنا مدى الخسائر التي تتعرض لها الثروة البشرية المصرية ومدى المعاناة التي يعانون منها ومعدلات الوفيات الناجمة عن الإصابة بهذا المرض الخطير، أضف إلى ذلك التلازم القوي بين الإصابة به وبمرض الالتهاب الكبدي الوبائي وبخاصة من نوع سي (C) في مصر حيث كانت طريقة علاج مرض البلهارسيا فيما مضى تتمثل في حقن " الطرطير المقئ " والتي من خلالها يتم حقن الوريد، ولكن مما ساعد على انتشار ذلك المرض – ومن المعروف أنه ينتقل من خلال الدم – استعمال الحقن " الزجاجية " أكثر من مرة لحقن عدة مرضى بعد تعقيمها " سريعاً " من خلال المحاليل، إذ ثبت أن هذه الطريقة لا تقضي مطلقاً على فيروس مرض الالتهاب الكبدي الوبائي، وكان يتعين حينئذ أن يتم استعمال الحقنة – كما هو الآن – البلاستيكية مرة واحدة فقط ولكن ذلك لم يكن يحدث في الماضي، الأمر الذي ترتب عليه أن تسبب هذا المرض – وأنا أسميه هنا إيدز مصر – في موت الآلاف من المصريين كل عام ومن مختلف الأعمار وبخاصة في الأربعينات من العمر، وبذلك يتسبب هذا المرض في حدوث العديد من الآثار الاقتصادية والاجتماعية السيئة .

2- الإنكلستوما Ankylostoma:

إن الإنكلستوما أو مرض الرهقان كما يسميه القرويون – هي بعد البلهارسيا مباشرة – في الأمراض التي تصيب المصريين، إذ تصيب 50% من الفلاحين أي أنه لا أقل من نصف الفلاحين يشكون منها، ومعظمهم مصابون بالبلهارسيا، ويتسبب هذا المرض من ديدان طفيلية ولكنها تعيش في الأمعاء وليس الدم، وينتج هذا المرض بسبب تبرز الفلاحين – أو ذوو العلاقة بالأرض والأنهار عموماً – في الخلاء والحقول.

وهو مرض يصيب الإنسان في أي عمر ويصيب الرجال والنساء معاً وإن كان الرجال بدرجة أكثر لأنهم أكثر تعرضاً للعدوى، وقد كان موجوداً منذ قدماء المصريين، وكان الدكتور جريسنجر Greisinger هو أول من اكتشف هذه الدودة عام 1851 وهو طبيب ألماني وكان ناظراً لمدرسة الطب المصرية وأوضح أنها سبب مرض الأنيميا المصري أي فقر الدم .

والأنكلستوما هي ديدان مستديرة – وليست مفلطحة مثل البلهارسيا – وهي صغيرة الحجم فالذكر يبلغ طوله من 8-11 ملليمتر ولايزيد عرضه عن نصف ملليمتر والأنثى أطول قليلاً من ذلك .

ولا يمكن للأنكلستوما أن تتوالد داخل جسم الإنسان، بل يجب أن تخرج بويضاتها إلى العالم الخارجي أولاً، ونظراً لوجود الديدان في الأمعاء وليس في الدم فإن البويضات تخرج مع براز المصاب وليس في بوله مثل البلهارسيا . فإذا تبرز الإنسان في المرحاض لا تتم العدوى لأن البويضات لا تفقس ما دامت في البراز، أما إذا تبرز الإنسان في الخلاء – وما أكثر ذلك في المناطق القروية – وبخاصة في أرض رطبة دافئة كما هو الحال في الحقول أو على شواطئ الترع والمصارف والمساقي، فإن البويضات تجد الوسط الصالح لها، فيسرع الجنين في النمو داخل البويضة

بحيث يفقس منها في مدى من 24 – 48 ساعة . وفي اليوم الخامس من حياته أي بعد فقسه من البويضة يتناسخ مرة أخرى ولكنه لا يغير جلده في هذه المرة بل يعيش داخله متحركاً ولكن بغير غذاء وربما لمدة ثلاثة أو أربعة شهور في الأرض منتظراً مرور شخص بجواره ليخترق جلده ليكمل دورة حياته . فإذا مر شخص عاري القدمين فإنه سرعان ما يشعر بحرارة الجسم فيندفع إليه ويخرج من جرابه ليخترق جلده وخاصة في الجزء الرقيق بين أصابع القدمين أو على أسفل الساقين، ومن الممكن أن يخترق جلد اليد أو أي مكان آخر، وهنا يتغلغل في الدم ويسري إلى القلب ثم الرئتين في مدة تستغرق ثلاثة أيام، ثم يخترق جدار الحويصلات الرئوية فيسعله الإنسان إلى القصبة الهوائية فالحنجرة، فيجد الجنين نفسه بجوار المرئ فيدخله نازلاً إلى المعدة ومنها إلى الأمعاء الدقيقة فيبقى فيه لمدة أسبوع وينمو إلى دودة بالغة ويتم ذلك في خلال ثلاثة أسابيع من دخوله الجسم

ومن أعراض دخول اليرقات إلى الجسم حدوث حكة شديدة وبخاصة في القدمين وأسفل الساقين، وحدوث السعال، ثم تحدث الأعراض الرئيسية للمرض بعد ذلك وهي حدوث أعراض سوء الهضم وحدوث فقر الدم (الأنيميا)، ثم حدوث ارتشاحات في الجسم وتحول دهني في عضلة القلب وقد يؤدي الأمر إلى الموت بسبب هبوط فجائي في القلب أو بسبب مضاعفات مرضية أخرى بسبب ضعف الإنسان [1] .

3- الحشرات الطفيلية : البعوض :

ليست جميع الحشرات طفيلية وإنما بعضها فقط يعيش متطفلاً على الإنسان والحيوان، وأهم الحشرات الطفيلية على الإنسان في مصر الذباب المنزلي والقمل والبراغيث والبعوض وغيرها، والبعوض Mosquitoes

---

(1) سرور أسعد منصور، الصحة والمجتمع، مرجع سبق ذكره، ص ص 197–199.

ويسميه العامة الناموس يعتبر أكثر انتشاراً وارتباطاً بنهر النيل والمياه الراكدة أيضاً، وهو طفيلي خارجي تتغذى إناثه خاصة بامتصاص دم الإنسان أو الحيوان أو الطيور، أما الذكور فتتغذى على عصير النبات .

ومن أنواعه :

1- بعوض الأنوفيليس أو الأنوفيل : وتنقل إناث بعض أنواعه حمى الملاريا .

2- بعوض الكولكس Culex وتنقل إناث بعض أنواعه مرض الفلاريا أو داء الفيل .

3- بعوض الإيدس Aedes وتنقل إناث بعض أنواعه مرض الحمى الصفراء والدنج .

وبذلك لا يقتصر خطر البعوض على الأذى الذي يلحق الإنسان من لدغه وامتصاص الدم، بل أنه ينقل بعض الأمراض أيضاً، والبعوض هو من الطفيليات الليلية إذ أنه يسكن في النهار عادة وفي ظلام الليل يطير بغريزته إلى الأماكن التي بها الإنسان أو الحيوان ليتغذى على الدم منها، وقد يستطيع الطيران خمسة كيلومترات.

وهو يكثر حيث توجد المياه الراكدة الهادئة المكشوفة سواء في البرك والمستنقعات أو حقول الأرز أو المصارف أو في مجارير المراحيض أو في أواني المياه، إذ أن توالده لا يتم إلا في الماء، ويكثر توالده بصفة خاصة في فصل الخريف ومن ثم تزداد في هذا الوقت الإصابة بالأمراض السابق الإشارة إليها، والبعوض كثير الانتشار في الدول الحارة نظراً لملاءمة جوها لتوالده [1] .

---

(1) نفس المرجع السابق، ص ص 314 – 319 .

الفصل الرابع

الملاحة المائية

المبحث الأول
تعريف الملاحة وتطورها التاريخي

إن الملاحة Navigation هي علم يحدد مكان السفن في البحر وطريقة توجيهها من مكان لآخر، كما يشمل المصطلح أيضاً توجيه السفن في المياه الداخلية والطيران في الجو وفي الحالة الأخيرة يطلق عليه مصطلح " الملاحة الجوية " Aerial Navigation .

وعلى الرغم من أن الملاحة ليست علماً دقيقًا وترتبط بها العديد من العلوم مثل الفلك Astronomy وعلم شكل ومساحة الأرض Geodesy فيجب تسميتها كعلم وليس كفن، وعدم دقة الملاحة كعلم يرجع إلى استخدامها معلومات ومناهج قد تكون غير دقيقة في العديد من الحالات عندما يتم تحديد موقع السفينة بسرعة دون الوقوع في أخطاء .

وهناك نوعين من الملاحة: الأول هو الملاحة الأرضية Geonavigation وهي التي تعتمد على شكل سطح المنطقة، وعلم الفلك البحري أو الملاحي Celonavigation، وبالنسبة للملاحة الأرضية أو البرية تعتمد على شكل سطح الأرض لإرشاد السفن، ويتم من خلالها تحديد وضع السفينة من خلال الأشياء المرئية على الأرض ويتم توجيه السفينة من مكان لآخر وفقاً للمعلومات التي تم الحصول عليها من عمليات رصد ومراقبة هذه الأشياء، ويتم كل ذلك من خلال الأجهزة المساعدة التي صنعها الإنسان للإرشاد مثل المنائر والسفن الفنارية والعائمات وأطواق النجاة والأجهزة الخاصة بتقسيم المناطق وكذلك أجهزة المساعدة الإلكترونية للملاحة مثل جهاز لوران والرادار والمنارات الرادارية، والغرض منها هو زيادة مدى قوة رؤية الإنسان حيث أن الإرشاد الناجح يجب أن يعتمد على هذه الحاسة .

وبالنسبة لعلم الفلك البحري فهو يتناول تحديد الموقع الجغرافي للسفن والطائرات عن طريق رصد الأجرام السماوية مثل الشمس والقمر

والكواكب والنجوم، ونجد أن تحديد المواقع بالفلك الجغرافي يكون أصعب ويتضمن إستخدام المزيد من المعدات كما يتطلب وقتاً أكبر مقارنة بأسلوب الإرشاد العادي ويجب اللجوء إليه عند الحاجة وبخاصة عندما تغيب السفن عن الأنظار وتبتعد عن الساحل أو تكون بعيدة عن مدى رصد الأجهـزة الإلكترونية (1) .

وكان مدى الملاحة محدوداً جداً في العصور القديمة بسبب صعوبة اهتداء الملاح إلى طريق العودة إذا غامر بالابتعاد كثيراً عن البر، وكانت الرحلات البحرية في معظم أنحاء العالم في ذلك الوقت قاصرة بـصورة عملية على الإبحار بمحاذاة الساحل أو لمـسافات قـصيرة بـين الجـذر والألسنة البرية في البحر، وكانت الملاحة أقل تحديداً في تلك الأجزاء من العالم حيث كانت الرياح تهب بقوة من اتجاه واحد في فصول معينة مـن السنة . فمثلاً كانت الرياح الموسمية في منطقة المحيط الهندي تهب مـن الشمال الشرقي لمدة ستة أشهر تقريباً من العام ثم تتحـول إلـى الاتجـاه الجنوبي الغربي في الأشهر الستة الأخرى، وقد تعلم الإنسان منذ القدم أن يستفيد من ذلك في الملاحة والانتقال من مكان لآخر . ولذلك كان الإنسان العربي والشعوب الأخرى التي تعيش بطول ساحل المحيط الهندي أول من أبحر في رحلات طويلة بعيداً عن البر ولذلك تفوقوا على معاصريهم فـي البحر المتوسط وفي المحيط الأطلنطي في تطوير الوسائل المساعدة لهـذه الملاحة، كما كان العرب هم أول من استخدم البوصلة لتحديد خط الـسير في البحر وكانت في البداية عبارة عن قضيب صغير مستدير من الحديـد الممغنط بواسطة ما يسمى حجر المغناطيس والذي يطفو على قطعة مـن الخشب في وعاء به ماء ومن المحتمل أن اختراع البوصلة واستخدامها في الملاحة لم يظهر قبل الألف الأولى للميلاد .

---

(1) The Encyclopedia Americana, vol.20 (New York, Americana Corporation , 1958 , P. 22) .

ومن ناحية أخرى نجد أن الاستعانة بالأجرام السماوية لتوجيه المسافرين في البر وخصوصاً المناطق الصحراوية يرجع إلى زمن موغل في القدم، كما أنها كانت معروفة لتوجيه المسافرين بحراً أيضاً .

وعلى مدى عدة سنوات تم اختراع أجهزة مختلفة من أجل قياس ارتفاع الأجرام السماوية في الأفق . ويعتبر " الأسطرلاب " Astrolabe أقدم هذه الأجهزة وتمت الإشارة إليه في التراث اليوناني القديم وقد استخدمه البحارة لقياس الارتفاعات وظل هذا الجهاز مستخدماً إلى أن اخترع " جون هادلي " John Hadley ما يسمى بـ " الربعية " أو الربع دائرة Quadrant في منتصف القرن الثامن عشر تقريباً .

ونجد أن تحديد الإحداثي Coordinate الآخر المطلوب لمعرفة موقع إحدى السفن في البحر وهو ما يسمى بخط الطول الذي توجد عنده هذه السفينة قد طرح صعوبات كبيرة بالنسبة للملاح القديم مقارنة باكتشاف دائرة العرض ولا زالت هذه المشكلات موجودة حتى الوقت الحاضر .

ومن ناحية أخرى اقترح راينرجيما فريزيوس Rainer Gemma-Frisius – وهو عالم بلجيكي – إستخدام جهاز ميقاتي Time Keeper – أو جهاز توقيت حيث أوضح أن دوران الأرض يعتبر متجانساً عند معدل 15 درجة مئوية في الساعة، وأن الشئ الضروري الوحيد لتحديد خط الطول الخاص بمكان ما هو معرفة الفارق الزمني في أي لحظة بينه وبين المكان المرجعي (أي المكان الذي يوجد به الدارس) والذي يقاس منه خط الطول . كما أوضح "فريزيوس" كيفية تحديد التوقيت الخاص بالشمس في أحد مواقع السفينة ولكن لم يكن هناك جهاز تسجيل زمني بحري لمتابعة زمن المكان المرجعي وحتى ذلك الوقت لم يتم الاتفاق على خط طول مقبول عالمياً إلى أن تم الاتفاق في وقت لاحق على أن خط طول "جرينتش" بانجلترا هو خط الطول الرئيسي الذي تقاس بمقتضاه خطوط الطول الأخرى شرقاً وغرباً .

ونجد أن زيادة الرحلات البحرية الناتجة عن اكتشاف أمريكا قد أكدت على الحاجة الماسة لإيجاد طريقة ملائمة لتحديد خط الطول في البحر، وجرت عدة محاولات إلى أن تم ذلك في عام 1760 على يد " جون ماريسون " الذي اخترع ساعة لتحديد زمن الإبحار ثم أدخل " بيير ليروي " تحسينات عليها عام 1765 وصمم مسجلاً بحرياً للزمن، وبعد ذلك أصبح من السهولة بمكان تحديد خطوط الطول في البحر .

ومن ناحية أخرى اعتمد التقدم في الملاحة عبر تاريخها على مدى التحسينات في صنع الخرائط حيث تطور نظام " ميركاتور " Mercator لرسم الخرائط خلال أواخر القرن السادس عشر وشاع استخدام هذا الشكل للمساقط في الخرائط في حوالي عام 1630 . كما بدأ نشر المؤلفات عن استخدام البحارة للنشرة السنوية الملاحية في عام 1767 بواسطة المرصد البحري في جرينتش وساهم ذلك في التقدم العلمي للملاحة وتم تحسين الأجهزة الملاحية في القرن التاسع عشر واستمرت حتى القرن العشرين . ومن مظاهر ذلك تطور البوصلة المغناطيسية وأجهزة قياس الأعماق اعتماداً على الصوت، والبوصلة الجيروسكوبية Gyrocompass (وهي البوصلة التي تشير إلى الشمال الجغرافي) وأجهزة قياس السرعة وأجهزة إشارات الوقت لتحديد وقت الرصد للسفن والجداول الخاصة لتقليل عمل اكتشاف الأماكن واستخدام الأجهزة الإلكترونية في الملاحة مثل الراديو والرادار وغير ذلك (1) .

وبقول آخر يوجد نوعين من المصطلحات التي يحدث بينهما الخلط وهما : مساعدات الملاحة aids to Navigation، ويقصد بها العلامات والأغراض خارج السفينة التي يستخدمها الملاح في تحديد موقع السفينة، وهناك المساعدات الملاحية Navigational aids وهو مصطلح أكثر شمولاً حيث يتضمن علاوة على مساعدات الملاحة السابقة، الأجهزة

(1) Ibid., PP. 22 – 23 .

والمعدات الملاحية الموجودة داخل السفينة التي تساعد الملاح علي القيام بواجباته الملاحية .

وبالنسبة للمجموعة الأولى وهي مساعدات الملاحة، فهي تنقسم إلى عدة أنواع : فهناك مساعدات الملاحة وفقاً للغرض المنشأة من أجله وتشمل : العلامات الأرضية التي تقام على الأرض بغرض الإرشاد أو التحذير، والعلامات النهارية التي يمكن الاستفادة منها نهاراً فقط، والعلامات الليلية التي يمكن الاستفادة منها ليلاً فقط، وعلامات التجنب Clearing Mark وهي علامات طبيعية أو منشأة تستخدم لمساعدة السفينة على تجنب خطر معين، وهناك العلامات غير الموقعة على الخريطة uncharted mark وهنا يجب تحديد موقع هذه العلامة بدقة على الخريطة قبل استخدامها .

وهناك – ضمن المجموعة الأولى – مساعدات الملاحة وفقاً لشكلها وهياكلها ومنها : الفنار Lighthouse، وهو بناء أو هيكل مزود بنور كبير major light صمم أساساً لكي يستخدم كمساعد ملاحي وهناك العلامة الملاحية (بيكون) Beacon، ويقصد بالعلامة الملاحية أي علامة تعمل كمؤشر للإرشاد أو التحذير، والعلامة الملاحية غالباً ما تكون ثابتة (غير عائمة) كما قد تكون مزودة بنور أو غير مزودة، وفي الحالة الأخيرة قد يطلق عليها علامة ملاحية نهارية Day Beacon . وتعتبر الفنارات وفقاً للتعريف السابق علامات ملاحية إلا أنه جرت العادة على أن يستخدم مصطلح العلامة الملاحية بالنسبة للعلامات أو الهياكل الصغيرة نسبياً .

وهناك خط الانطباق Transit، وهو مساعد ملاحي ثابت (غير عائم) يتكون من علامتين ملاحيتين أو أكثر يحددان عند رؤيتهما منطبقتين اتجاهاً معيناً . وعادة ما تزود خطوط الانطباق بأنوار بحيث يمكن استخدامها ليلاً، كما تزود أيضاً بأشكال واضحة تيسر من رؤيتها نهاراً،

وتستخدم خطوط الانطباق بكثرة في تحديد محـــاور الممـــرات الملاحيـــة خاصة في حالة تواجد أخطار ملاحية غير ظاهرة على جانبي الممر، كما تستخدم أيضاً في تحديد حدود الممرات الملاحية .

وهناك سفينة الفنار Light Vessel، وهي تقوم بنفس عمل الفنار، إلا أنها تأخذ شكل سفينة نظراً لأنها توضع في أماكن يصعب بناء الفنارات بها، وهي تعمل كمساعد ملاحي عائم وتثبت بالمخاطيف في نقاط موقعـــة على الخريطة الخاصة بها .

وتعتبر الأنوار من مساعدات الملاحة، وهي تمد من فترة الاستفادة من المساعد الملاحي لتغطي فترات الإظلام، ولها نوعين رئيـــسيين همـــا الأنوار الكبرى والأنوار الصغرى ولكل منهـــا أنـــواع مختلفـــة، ومـــن مساعدات الملاحة أيضًا نجد نظام الشمندورات البحرية، فقد تحدث بعض الأخطار الناجمة عن استخدام عدة نظم للشمندورات البحرية فـــي أنحـــاء العالم مما قد يؤدي إلى وقوع الكوارث نتيجة للخلط فيما بينها، ولذلك تـــم التوصل إلى نظام موحد للشمندورات خاصة بعد توالي كـــوارث غـــرق السفن في مضيق دوفر عام 1971 وفيه تم التوصل إلى علامـــات تحـــدد أماكن حطام هذه السفن تعترف بها جميع الدول، وفي هذا الإطار يوجـــد نظامين ؛ الأول وفيه يتم استخدام اللون الأحمر لتمييز الجانـــب الأيـــسر للممرات الملاحية ويتضمن استخدام كلاً من العلامات الجانبية وعلامـــات الاتجاهات الأصلية ويطلق عليه اسم النظام الموحد للعلامـــات الجانبيـــة وعلامات الاتجاهات الأصلية (الأحمر يشير إلى اليسار) . والنظام الثاني ويتم فيه استخدام اللون الأحمر لتمييز الجانب الأيمن من الممرات الملاحية ويستخدم فيه العلامات الجانبية [1] .

---

(1) محمد يوسف طه وزميله، الملاحة الساحلية (الإسكندرية، منشأة المعارف، 1987، ص ص 59 – 64) .

ويواجه البحارة مشكلة عدم معرفتهم لموقع سفينتهم ومن ثم الطريق الذي سيسلكونه وبخاصة عند إبحارهم بسفنهم بعيداً عن الشاطئ ولذلك كان لابد لهم من خط أساسي معين يمكن أن ننسب إليه النقاط المختلفة عن دائرة الأفق .

وقديماً تعرف الإنسان على النجم القطبي واستعان به في الحصول على خط أساسي لقياس الاتجاهات، كما استخدم الكواكب والنجوم الأخرى لهذا الغرض . وبظهور البوصلات المغناطيسية منذ ما يزيد عن الألف عام والبوصلات " الجايروسكوبية " خلال القرن العشرين توافرت للملاح خطوط أساس أكثر دقة من تلك التي كان يستخدمها قديماً .

وتقوم نظريات البوصلات Compasses أساساً على توافر عنصر حساس يأخذ اتجاه أحد خطوط الأساس طبيعياً أو كهربائياً أو ميكانيكياً . وتنقسم البوصلات إلى نوعين أساسيين هما : البوصلة المغناطيسية Magnetic Compass والبوصلة الجايروسكوبية Gyro Compass وتقوم فكرة عمل البوصلة المغناطيسية على استخدام مجموعة من الإبر المغناطيسية حرة الحركة في المستوى الأفقي، وهذه الإبر ما لم تكن واقعة تحت تأثير قوى مغناطيسية خارجية فإنها ستأخذ دائماً اتجاه الشمال المغناطيسي، إلا أنه عملياً نجد أن الإبر المغناطيسية المستخدمة في بوصلة السفينة لابد لها أن تقع تحت تأثير قوى مغناطيسية ناتجة عن بدن السفينة ومنشآتها وأجهزتها الأمر الذي سيحرف اتجاه هذه الإبر إلى اتجاه آخر اصطلح على تسميته بالشمال البوصلي، ومن خلال معرفة نوعي خطوط الأساس وهما : الشمال المغناطيسي والشمال البوصلي بالإضافة إلى خط الأساس الرئيسي وهو اتجاه الشمال الحقيقي ومعرفة الزوايا بين خطوط الأساس هذه يمكن معرفة اتجاه السفينة .

والنوع الآخر من البوصلات وهو البوصلات الجايروسكوبية، وقد تم اختراعها لتلافي أخطاء النوع الأول، وهي تشير إلى اتجاه الشمال

الحقيقي، أي أن الشمال الحقيقي يعتبر هو خط الأساس الذي تتعامل معـــه البوصلات الجايروسكوبية كما ساعدت على عمل مكررات لقراءتها فـــي الأماكن المختلفة من السفينة وتسجيل خطـــوط ســـير الـــسفينة كهربائيـــاً واستخدام أجهزة التوجيه الأوتوماتيكية، كما تتميز بأن لها درجات عاليـــة من الدقة في قراءة خط السير ورصد الاتجاهات [1] .

وقد حدث تطور كبير في وسائل النقل – وبخاصة المائي – عبر التاريخ [2] فمنذ عصور ما قبل التاريخ نجد أن البشر قد لجأوا إلى العديـــد من الأساليب في مجال النقل للحصول على الطعام ومتطلباتهم الأخرى من الملابس والمأوى والأدوات والأسلحة، وقد لجأ السكان عند هجرتهم مـــن منطقة لأخرى إلى تلك المسالك حيث كانت ظروف النقل مواتية، ونجد أن ضرورات الحياة في المجتمعات المتقدمة تتطلب النقل والقيام بالسفر مـــن أجل الاستجمام أو تحقيق الغايات الثقافية الأخرى .

لقد كان " ظهر " الإنسان هو أكثر وسائل النقل البدائية في **عصور ما قبل التاريخ** . ومن المحتمل أن بعض الابتكارات الأولى كانت علـــى صورة أدوات يمكن وضعها على كتفي أو رأس الإنسان لتـــسهيل عمليـــة حمل الأشياء أو الأطفال من مكان لآخر . فبين أفراد الهنود الحمـــر فـــي أمريكا كانت النساء يستخدمن مثل هـــذه الأدوات لنقـــل أطفـــالهن علـــى ظهورهن .

ونجد أن شعوب ما قبل التاريخ قد قامت باســـتئناس الحيوانـــات وتدريبها لحمل الأثقال أو جر الحافلات البسيطة من خلال الجياد والإبـــل

---

(1) نفس المرجع السابق، ص ص 99 – 120 .

(2) اعتمد الباحث في عرضه للفقرات التالية بصفة أساسية على المرجع التالي، ما لم ترد إشارات إلى مراجع أخرى :

Marvin L. Fair., " Transportation " , Quated in : the Encyclopedia Americana , vol. 27 (Danbury, Grolier incorporated, 1994, PP.20 – 22) .

والماشية والجاموس واللاما (وهي إبل جبلية تقطن أمريكا الجنوبية) والكلاب . وكانت الحافلة الوحيدة التي قامت هذه الشعوب بتطويرها من أجل استخدامها مع الحيوانات هي " المزلجة " drag والتي تتكون من جذع شجرة ذات شعبتين مع وضع قطع العصي أو الجلد عبر الشعبتين اللتان يثبت " الحمل " بهما وقد طورت بعض الشعوب الأكثر تحضراً آنذاك " السرج " Saddle لاستخدامه عند ركوب الحيوانات، وصناعة حافلات أصبحت مرتبطة بالنقل اعتماداً على الحيوانات الأكثر قوة .

ومن ناحية أخرى اخترعت هذه الشعوب " العجلة " Wheel وهي أساس النقل الحديث، ونجد أن المحور يسمح بدوران العجلة في العربة الكارو أو الشاحنة وهو ما يعد تطويراً للحضارة الأولى، وليس من شك في أن البشر الأوائل قد وجدوا أن **الممرات المائية** هي أفضل وسط للنقل وبالتالي اتجهوا إلى السكن بالقرب من الممرات المائية وذلك ما لم تدفعهم اعتبارات الأمن إلى الانسحاب إلى أماكن لا يستطيع الآخرون الوصول إليها . وقد تبين أن الجذوع الطافية تكون أكثر قدرة على الطفو إذا تحلل باطنها وأصبح مجوفاً، وقد أدى ذلك إلى صنع **الزورق الشجري** من جذع الشجرة، وقد أصبح الطوف معبراً هاماً لشعوب ما قبل التاريخ وبعض الشعوب مثل الهنود الحمر والأتويت (الإسكيمو) قاموا بتطوير الزوارق، حيث صنع الهنود زوارقهم من لحاد شجر القضبان .

وقد تعلمت شعوب ما قبل التاريخ مبكراً أنه من خلال تثبيت جلود الحيوانات بالطوف أو القارب يمكن الاستفادة من الريح كقوة دافعة، ولذلك نجد منذ فجر التاريخ أن القارب الشراعي والعربة البسيطة ذات المحور قد تطورا، ولم يفعل الإنسان البدائي شيئاً تقريباً لكي يحسن الطرق والممرات المائية ولكنه اقتصر على تكملة القوة البشرية بالقوة الحيوانية وتطوير مركبات بدائية للنقل على البر أو البحر، وعلى الأرض ثم استخدام الدروب التي تسلكها الحيوانات الضخمة كطرق سريعة .

كما قدمت **حضارات الشرق الأقصى والبحر المتوسط** إسهامات هامة للنقل . وقد تطورت وسائل النقل وفقاً للطرق المائية الصالحة للملاحة، وكان القارب الشراعي Sailboat هو أول مركبة تحظى بتحسين هام في العصور القديمة، وكانت السفن الشراعية للبابليين والفينيقيين والمصريين والصينيين بمثابة وسائل محسنة جداً مقارنة بالمركبات البدائية لإنسان ما قبل التاريخ . وقد تم تطوير جسم السفينة والأشرعة حيث تم وضع الأطر التي يمكن بمقتضاها بناء جسم السفينة كما تم إنتاج مواداً محسنة لصناعة الأشرعة مثل الأقمشة والمنسوجات الخاصة بها . ونجد أن التصميم الجيد لجسم السفينة والأشرعة والحبال المعدنية الخاصة بتثبيت الصاري قد أدت إلى بناء سفن أفضل وأكبر . وخلال **العصور اليونانية والرومانية** تطورت السفن الشراعية من حيث الكفاءة والحجم حيث نجد أن السفن الرومانية الأكبر والتي كانت تجلب الحبوب من وادي النيل في مصر إلى روما كانت تحمل 400 طن، ولم تزد الحمولة عن هذا الحجم حتى القرن التاسع عشر . كما أنشأ الرومان قنوات عند مصب نهر النيل وكذلك أنشأوا منارة الإسكندرية كوسيلة مساعدة لحركة الملاحة .

وعموماً فإن الحضارات القديمة قد اعتمدت على السفينة الشراعية والمركبة ذات العجلات والتي تدور على محور ثابت . وكانت قوافل الجمال تستخدم في عمليات التجارة وكان نقل الناس يتم على ظهور الحيوانات . وعند قيام الحروب كانت العجلات الحربية تستخدم على الأرض بينما كانت السفن المسماة بالقوادس ذات المجاديف galleys with rows of Oarsmen تستخدم في المعارك البحرية في منطقة البحر المتوسط .

وقبل عام ألف ق . م نجد أن شعوب شمال الصين قد استفادت من العربات ذات العجلتين والعجلات الحربية على الأرض والقوارب الشراعية في الأنهار وبطول الساحل . وكانت المركبات أو العربات التي يجرها الإنسان أو الحيوان هي الشكل السائد للنقل المحلي باستثناء

الاستخدام الموسع لعربة اليد لنقل البضائع والمسافرين . أما العربات أو المركبات الكبرى التي يجرها ثلاث أو أربع حيوانات (الجياد، البغال، الإبل) فقد أصبحت معروفة في أنحاء الصين .

وبالنسبة للنقل لمسافات بعيدة أصبحت قوافل الحيوانات مستخدمة عموماً في القرنين الأول والثاني الميلادي، وكانت القوافل الأولى تحمل الحرير والمنتجات الثمينة الأخرى من الصين إلى إيران وذلك في عام 106 ميلادية . أما التجارة مع الإمبراطورية الرومانية بهذه الوسيلة فقد تم إرساؤها مع حلول عام 138 ميلادية، وقد امتدت التجارة بالقوارب الشراعية منذ ذلك الحين بطول السواحل الآسيوية، كما أن التجارة عبر بحر اليابان قد بدأت في القرن الثاني ق.م ولم تظهر ملاحة البحر المفتوح حتى اختراع البوصلة .

وخلال **العصور الوسطى** حدث تدهور أو تناقص عام في وسائل النقل في البحر المتوسط وحوضه من أوروبا ولم يحدث تقدم في الشرق، وكانت هناك اختراعات هامة قليلة، فنجد أن ما يسمى بياقة الحصان the horse collar والتي ثبتت أهميتها في العصور اللاحقة في الاستخدام الكفؤ لقوة الحصان والبغل قد تم اختراعها في القرن العاشر، وقبل ذلك كانت الجياد وبالبغال والماشية يتم تزويدها بأنبار خشبية تسبب القروح والجروح لأجساد الحيوانات .. وعموماً فإن أهم اختراع لمساعدة النقل خلال العصور الوسطي كان هو البوصلة Compass والتي حررت النقل البحري من الملاحة الساحلية وأصبح مرتبطاً بالبحر المفتوح .

وفي العصور القديمة كانت القوارب المبحرة الخاصة بالصينيين والفينيقيين والمصريين واليونانيين والرومان مجبرة على السير بمحاذاة خط الساحل لتحديد المكان والاتجاه، وعلى الرغم من أنه كانت هناك بعض الاستخدامات للملاحة الفلكية، فلم يمكن الاعتماد على هذا الأسلوب في فصول معينة من السنة وبخاصة عندما تتلبد السماء بالغيوم ولذلك فإن

عصر النقل عبر المحيط قد بدأ باختراع البوصلة في مرحلة مبكرة من العصور الوسطي .

وكان نقل البضائع في القرن الثامن عشر يعتمد على مصدرين رئيسيين للطاقة وهما : الحصان والرياح، وكان استغلال الرياح قاصراً على استخدام السفن الساحلية وروافد الأنهار وتم الاستفادة من القدرات الكاملة لقوة المحركات – بقياس الحصان – في الممرات المائية الداخلية .

وباستخدام اللجام فإن أكبر خمل كان بإمكان الحصان أن يحمله كان بين مائتي وثلاثمائة رطل، ونجد أن العربة الثقيلة التي تجرها مجموعة من الخيول والتي كانت تستخدم على الطرق المرصوفة كانت تقتصر أحمالها على طن واحد، ويمكن أن يتضاعف الحمل إذا كان سطح الطريق صلباً . وفي مناطق مناجم الفحم كان يتم ربط الحصان بعربة تسير على خطوط حديدية بحيث يستطيع جر ثمانية أطنان . ولكن كان يتم استخدام الحصان بصورة أكثر كفاءة من أجل نقل ثلاثين طناً من خلال ربطه بمركبة نهرية river barge أو أن يمر في مياه هادئة في إحدى القنوات بحيث يتم نقل 50 طناً باستخدام حيوان واحد [1] .

وفي القرن **التاسع عشر والعشرين** تم استخدام البواخر (السفن التجارية) حيث تم استخدام الآلة البخارية التي اخترعها جيمس وات James Watt في عام 1765 في النقل المائي، والسكك الحديدية في أوائل القرن التاسع عشر مما كان يعد بشيراً بقرب العصر الآلي في النقل. وتم اختراع القارب البخاري الذي كان يمثل أول استخدام لعمل ماكينة البخار في مجال النقل بشكل مستقل بواسطة العديد من الأمريكيين ومن بينهم جون فيتش John Fitch وجيمس رومسي James Rumsey وأوليفر إيفانز Oliver Evans وروبرت فالتون Robert Fulton وجون ستيفنز J. Stevens وفي هذا الصدد فقد أوضح فالتون في كتابه المسمى

---

(1) Philip S. Bagwell. the transport revolution from 1770 (New York, Barmes and Noble Books, 1974 , P. 13) .

كليرمونت Clermont والذي صدر عام 1807 وتناول نهر هدسون أن هناك نمطاً عملياً للقارب البخاري الذي أمكن استخدامه في مياه المد والمياه الداخلية . وتم استخدام القوارب البخارية في نهري أوهايو والمسيسبي في حوالي عام 1811 وتم تطويرها لتستطيع نقل الشحنات والمسافرين في اتجاه معاكس لتيار النهر، وتم استخدام عجلات التجديف الجانبية والخلفية كما تم استخدام القارب البخاري في البحيرات العظمى في عام 1816 وتم استخدامه في رحلات المحيط عام 1819 عندما تم تجهيز قارب بخاري يسمى سافانا Savannah بمحرك بخاري إضافي وقام بعبور المحيط . وكانت الباخرة الكندية رويال ويليام أول باخرة تعبر المحيط الأطلنطي في عام 1833 . وقد توسعت ملاحة البواخر بسرعة كبيرة ولكن السفن الشراعية استمرت في الزيادة من حيث العدد والحجم والكفاءة حتى أواخر القرن التاسع عشر .

كما خضعت البواخر العابرة للمحيطات لتطوير كبير خلال الخمسين عاماً التي أعقبت عام 1833 حيث تغير بناء أجسامها من الخشب إلى الحديد ثم الصلب، وتم استبدال الدفع بالعجلة الجانبية بمحركات لولبية في منتصف القرن التاسع عشر، وفي عام 1854 تم استخدام أول محرك بخاري مركب في سفينة عابرة للبحر، وفي عام 1897 تم استخدام توربين البخار لأول مرة بنجاح على إحدى السفن وقد قام البريطانيون باختراعهما. ثم اكتمل محرك الديزل عام 1897، ومع بداية القرن العشرين حل التوربين البخاري the steam turbine محل الآلة البخارية في سفن السفر أولاً ثم سفن الشحن بعد ذلك . وقد حدثت تطورات هامة في القوارب البخارية النهرية من خلال تطوير ماكينات البخار، كما اتسع القارب البخاري الخاص بنقل المسافرين ليلائم الاستخدام بطول الأنهار والبحار . وبحلول النصف الثاني من القرن العشرين تم تشغيل كل السفن العابرة للمحيطات بمحركات الديزل .

المبحث الثاني
الممرات المائية الدولية والملاحة النهرية

إن الممرات المائية الدولية لها العديد من الوظائف وهي :

1- أنها تستخدم لرسم الحدود الدولية وذلك على اعتبار أنها تشكل حدوداً طبيعية تفصل بين الدول وذلك من خلال إتباع شاطئ للممرات المائية الدولية أو داخل مياهها أو الاسترشاد بها لرسم الحدود البرية .

2- يمكن استخدامها في مجال الملاحة Navigation كطرق سريعة دولية ومن ثم تكون ذات أهمية اقتصادية كبيرة بالنسبة للدول المطلة على الأنهار والدول الأخرى حيث تساعد الدول المطلة عليها إلى الوصول إلى البحر .

3- يمكن استخدامها في مجالات غير ملاحية مثل عمليات الصيد والري وإنتاج الطاقة الكهرومائية . ومعظم الممرات المائية الدولية تؤدي أكثر من وظيفة في ذات الوقت .

ولكن من المشكلات التي تواجهها في سبيل أداء مهامها هي التضارب بين مصالح الدول ذات العلاقة وعدم التوزيع العادل لحصص المياه بالإضافة إلى الأعباء التي تقع على هذه الممرات المائية وأنساقها الأيكولوجية . فإذا استخدمت إحدى الدول المطلة على أعالي النهر ممراً مائياً لأغراض الري مثلاً فسوف ينخفض تدفق الماء فيه إلى الدول الأخرى كما أن مياه الصرف فيها قد تزيد من درجة ملوحتها مما يسبب الأضرار بالدول الواقعة على الجزء الأدنى من النهر .

وبخصوص **الاستخدامات الملاحية للممرات المائية** الدولية نجد أن، هذه العملية هي بالدرجة الأولى تعتبر نشاطاً اقتصادياً وهي ذات أهمية كبيرة لأجهزة التمويل الدولي مثل البنك الدولي . وكان يجري اعتبار حركة نقل البضائع والمسافرين والسفن في الممرات المائية في

أواخر القرن التاسع عشر وأوائل القرن العشرين ذات أهمية كبيرة وتخدم العمليات التجارية كما كان لها أهمية استراتيجية ومن أمثلة ذلك الاختراق الاستعماري للقارة الأفريقية وما ترتب عليه من إتاحة حرية الملاحة في نهر الكونغو والتي أرساها مؤتمر برلين عام 1885م

وقد أثارت قضية حرية الملاحة في الممرات المائية الدولية اهتماماً كبيراً، وقد أثيرت هذه القضية أولاً في أوربا بعد الثورة الفرنسية وحروب نابليون، وأشتمل التشريع النهائي لمؤتمر فيينا المنعقد في التاسع من شهر يونيو عام 1815 والذي أنهى هذه الحروب، على مجموعة من النصوص التي تنظم حرية الملاحة في الممرات الدولية أمام الأطراف المتعاقدة في مجال الملاحة التجارية باستخدام سفن تحمل أعلامها وكذلك بتنظيم الحقوق القانونية المشتركة .

وقد اقتصرت حرية الملاحة في بادئ الأمر على الدول المطلة على الأنهار، وفي النصف الثاني من القرن التاسع عشر امتد تدريجياً إلى السفن التجارية لكل الدول المطلة على النهر والدول الأخرى غير المطلة عليه . وقد انتشرت في أفريقيا وآسيا ولكنها لم تنتشر في الأمريكتين . وقد تم تتويج هذا الاتجاه نحو الليبرالية بمعاهدة " فرساي " Versailles للسلام والتي تم توقيعها في 28 يونيو عام 1919، وتشريع برشلونة بشأن نظام الممرات المائية الصالحة للملاحة والتي تم التصديق عليها في 20 أبريل عام 1921 . وكلتا المعاهدتين عملتا على فتح الممرات الصالحة للملاحة في أوربا أمام كل الدول وكذلك خدمة التجارة المحلية التي تقوم بها السفن الوطنية، وإن كانت حرية الملاحة في أوربا تعرضت للخطر بسبب ظهور النظم الفاشية في بعض دولها .

وفي الدول النامية تم استبدال معاهدات حرية الملاحة التي تسمح للسفن التي تحمل أعلام الدول المشتركة في تلك المعاهدات، بقوانين

أو معاهدات أخرى – بعد الحقبة الاستعمارية – يقصر تلك الحرية على سفن الدول المطلة على الممرات المائية مثل الأنهار .

ولكن القاعدة العامة لحرية الملاحة بالنسبة لسفن الدول المطلة على المجرى لا تنطبق على القارة الأمريكية حيث لا تعتبر الممرات المائية الدولية ملكاً مشاعاً أو قاسماً مشتركاً لكل الدول المطلة على المجرى المائي [1] .

وبهذا فقد عملت **الممرات المائية** عبر التاريخ على انتعاش حركة **التجارة** بين الدول ومنها العلاقة بين أفريقيا الاستوائية وأوربا، وتعتبر زائير من أوضح الأمثلة على ذلك . حيث يوجد اثنين وثلاثين شلالاً يخترقون مجرى نهر زائير بين حوض " ماليبو " Malebo والمحيط الأطلنطي لمسافة تصل إلى خمسمائة كيلومتر . وبين الشلال الأول "نتامو" Ntamo والشلال الأخير " كازي " Kasi يهبط النهر حوالي ثلاثمائة متر مكوناً بذلك أكبر خزان مائي في العالم . وأسفل الشلالات Cataracts يتسع النهر لكي يشكل مصب نهر زائير والذي يخترق السهل الساحلي لمسافة تقرب من 160 كيلومتراً قبل أن يلتقي بالبحر، ومياه النهر هادئة وصالحة للملاحة من جانب السفن العابرة للمحيطات . ويقع منخفض كوفيتي Cuvett المركزي فوق الشلالات وحوض " ماليبو " وهو يشبه طبق الفنجان ويوجد في هضبة أفريقيا الاستوائية . وهنا نجد أن النهر صالح للملاحة من منطقة الحوض إلى شلالات "واجينيا" Wagenia لمسافة تصل إلى 1700 كيلومتر حتى أعالي النهر وهو يتوقف بشكل بطيء خلال الغابة الاستوائية المطيرة وتصب فيه مجموعة من الروافد من المرتفعات المحيطة، وفي بعض الأماكن يزيد اتساعه على 14 كيلومترًا .

(1) Salman M.A. Salman , international watercourses (Washington, the World Bank, 1998 , PP. 3 – 8) .

وعلى الرغم من أن الشلالات قد أثرت على تاريخ أفريقيا الاستوائية لعدة آلاف من السنين حيث كانت معوقة لحركات انتقال الناس والبضائع بين أعالي النهر والساحل، فإن دورها التاريخي قد ازداد بدرجة كبيرة فيما بين عامي 1485 و1877 حيث أدت على مدار أربعة قرون إلى تعويق محاولات الأوربيين المتكررة من أجل الوصول إلى " كوفيتي " المركزية . فقد أخفق " ديوجو كاو " Diogo Cao – المستكشف البرتغالي وأول أوروبي يزور زائير عام 1482 – في الإبحار في مركبه الشراعي الصغير إلى زائير وذلك بسبب وجود الشلالات . ومنذ ذلك الحين ركز البرتغاليون أنشطتهم في مملكة نهر الكونغو والممالك الأخرى بالقرب من ساحل أفريقيا الاستوائي ولكنهم لم يتخلوا عن أحلامهم في اختراق الداخل .

وفي القرن السابع عشر نجحت بعثتان كاثوليكيتان متمركزتان في مملكة الكونغو في الوصول إلى منطقة الحوض ولكنهما لم تستطيعا التوغل لأكثر من ذلك لاستكشاف أعالي النهر . وتم اختراق "الكوفيتي" المركزي أخيراً في عام 1877 بواسطة هنري مورتون ستانلي Henry M. Stanley. والذي سافر انطلاقاً من المحيط الهندي عبر آلاف الكيلومترات نحو الشرق .

وخلال هذه القرون الأربع كان الأوروبيون على ساحل الأطلنطي والأفارقة المقيمون على طول نهر زائير الأعلى يجهلون بعضهم بعضا، لدرجة أن البرتغاليين زعموا أن أشعة القمر فيما وراء الشلالات تجعل رأس الإنسان يتورم حتى يصل إلى ضعف حجمه . وكان الجغرافيون الأوروبيون في القرن السادس عشر يعتقدون – استناداً للمعلومات التي قدمها التجار والبعثات البشرية – أن نهر زائير ينبع من نفس منابع النيل، كما اعتقد الجغرافيون في القرن التاسع عشر أن نهري النيجر وزائير يمكن أن يكونا نهراً واحداً . كما ظل الأفارقة ..ن يسكنون أعالي النهر

منعزلين عن التأثيرات الثقافية والسياسية الأوروبية على الرغم من الوجود البرتغالي الكبير في منطقة القطاع الأدنى من نهر زائير . واعتقد هؤلاء السكان أن الأوربيين البيض هم أرواح الموتى العائدون من قاع المحيط .

وعلى الرغم من أن الأوروبيين على ساحل الأطلنطي والأفارقة على طول أعالي نهر زائير قد ظلوا منفصلين ثقافياً وفيزيقياً عن بعضهم البعض إلا أنهم أقاموا روابط غير مباشرة من خلال التجارة، حيث وصل الأوروبيون إلى أفريقيا الاستوائية لشراء العبيد وبعض السلع التجارية مثل العاج Ivory والصمغ والشمع من مملكة الكونغو . وبحلول عام 1526 اتسع نطاق التجارة بدرجة كبيرة حتى أن الملك شكا من أن تجارة العبيد قد عرضت بلاده للدمار والتخريب . ومنذ ذلك الوقت عمل البرتغاليون على تكوين أحلاف مع الرؤساء والتجار الأفارقة رغم معارضة الملك . وبالفعل مد التجار الأفارقة عملهم فيما وراء الشلالات حتى نطاق الحوض الكبير ذاته .

وفي القرون التالية كانت الشبكة التي ربطت النهر الأعلى بالساحل تمتد وتنكمش بسبب تقلبات الأسواق الدولية والساحلية . كما تقلصت التجارة من نطاق الحوض بعد عام 1560 وذلك بعد قيام تجار العبيد البرتغاليون بتركيز جهودهم في رواندا أي إلى مسافة أربعمائة كيلومتر جنوب مصب نهر زائير . وفي النصف الثاني من القرن الثامن عشر زادت وتوسعت تلك التجارة . وفي أواخر القرن الثامن عشر نقل العبيد من منطقة " أوبانجي الدنيا "، وبعد مرور قرن وعندما حلت تجارة العاج محل تجارة العبيد انتشر استخدام " بنادق الكتف " الأوروبية في " أوبوتو " Upoto والتي تبعد عن مصب النهر بحوالي 1700 كيلومتر .

وكانت عملية نقل البضائع عبر هذه الشبكة عملاً هاماً تطلب تعاون العديد من التجار الأفريقيين إلى جانب استخدام الأنماط المختلفة للنقل، فكان من الضروري نقل " ناب " الفيل tusk – والذي كان يتم جلبه

من قرية الغابة في الكوفيتي الأوسط – بطول مسالك متعرجة إلى أقــرب نهر قرية مطلة على النهر حيث كان يباع لــصيادي الــسمك أو صـــغار التجار الذين كانوا يأخذونه إلى مناطق قريبة من مصب النهر لبيعه لتجار نهر زائير . ومن هذا المكان كان يصل إلى أيدي العديد من جماعات تجار النهر إلى أن يصل إلى الحوض حيث يباع إلى قافلة من الحمالين والعبيد الذين كانوا ينقلونه عبر جبال البللور إلى إحدى الموانى الساحلية . وكانت البضائع الأوروبية المتجهة نحو الحوض المركزي تتبــع نفــس المــسار بصورة عكسية .

وكان للتجارة الدولية تأثير مختلف على شعوب أفريقيا الاستوائية، فقد عملت صادرات العبيد والعاج على إثــراء مجموعـــة صـــغيرة مـــن الرؤساء والتجار الأفريقيين ولكنها لم تساعد على خلق قاعـــدة اقتــصادية قوية من أجل التنمية المستقبلية، بل عملت على استنزاف القوى البــشرية والموارد المحدودة من هذه المناطق، وقد ساعد استيراد المنتجـــات مـــن أوروبا على ازدهار حركة التجارة بطول أعالي النهر ولكنها لـــم تـــساعد على تطوير الصناعات الجديدة بين الأفارقة .

وترتب على اتساع التجارة الدولية والإقليمية أن العديد من الناس الذين يعيشون بطول نهر زائير الأعلى قد تركوا مهنـــة صـــيد الــسمك واشتغلوا بالتجارة وتحولت العديد من قرى الصيد إلى مراكـــز تجاريـــة، وتحقق ذلك على حساب التنمية السياسية والاجتماعية حيث إنتزع التجـــار الأغنياء السلطة من رؤساء القبائـــل والعـــشائر وزادت التمـــايزات بـــين الأغنياء والفقراء، وأصبحت الأرباح المحققة من خلال التجارة هي أساس القوة السياسية والعسكرية، وأصبحت المؤسسة التجاريـــة هـــي الوحـــدة الأساسية للتنظيم الاجتماعي، وارتفعت مكانة التجار في المنطقـــة بـــشكل ملحوظ وازدادت أعداد العبيد في القرى التجارية، كما كان السكان العزل لهذه المجتمعات يخشون أسلحة التجار . ومع بداية القرن العشرين سيطر

الأوروبيون على تجارة النهر بشكل كامل واقتصر دور التجار الأفارقة على التهريب [1] .

وعمومًا نجد أن القنوات هي ممرات مائية صناعية تستخدم من أجل الملاحة أو نقل الماء من مكان لآخر، وهي في الحالة الثانية تستخدم لأغراض الري والصرف .

والغرض الرئيسي من قناة الملاحة هو تقديم وسيلة لنقل معدات عائمة سواء أكانت تتضمن قوارب صغيرة أو كبيرة أو بواخر عابرة للمحيطات . ويمكن إعداد القنوات بحيث تسمح باستخدام نظام مناسب للنقل المائي يمكنه منافسة مرافق النقل الأخرى . وتعتبر الحاجة إلى تقصير مسالك النقل من أهم أغراض إنشاء القنوات الملاحية، ومن أمثلة ذلك قناة السويس وقناة بنما حيث كان الغرض منهما هو توفير آلاف الأميال خلال رحلات المحيط، حيث عملت قناة السويس على تقليل أمد الرحلة بين أوروبا والهند، كما قللت قناة بنما من مدة الرحلة بين السواحل الشرقية والغربية لأمريكا الشمالية وبين الساحل الشرقي لأمريكا الجنوبية، وبالإضافة إلى هاتين القناتين، توجد العديد من الممرات الأخرى مثل قناة رأس الغد the cape cod Canal عبر جزيرة رأس الغد وقناة تشيزابيك وقناة ديلاور بين خليج تشيزابيك ونهر ديلاور وقناة كييل Kiel والتي تتيح مساراً قصيراً بين البحر البلطي وبحر الشمال وقناة السفن المقترح إنشاؤها في فلوريدا والتي تعمل على اختصار الرحلة الطويلة حول ولاية فلوريدا .

ومعظم القنوات التي تم ذكرها هي قنوات ملاحية قادرة على استيعاب سفن المحيطات الكبرى، وقد تم إنشاؤها لاعتبارات عسكرية

(1) Robert W. Harms, river of wealth, river of sorrow , the Central Zaire Basin in the Era of the Slave and Ivory trade, 1500 – 1891 (New Haven, Yale University Press, 1981 , PP. 1-6) .

وليس لأغراض تجارية . فمثلاً نجد أن أحد أسباب إنشاء قناة بنما هو النقل الآمن لأسطول الولايات المتحدة بين المحيطين الأطلنطي والباسفيكي وخصوصاً سواحلهما، كما كان هدف إنشاء قناة كييل هو إتاحة النقل الآمن للأسطول الألماني بين بحر الشمال والبحر البلطي .

ومن ناحية أخرى تم إنشاء قنوات السفن لتمكين المدن الداخلية من الوصول إلى البحر المفتوح ومن ثم الاستفادة من اقتصاديات نقل المحيط المفتوح، ومن أمثلة هذا النوع نجد قناة السفن في مانشستر بانجلترا وقناة هيوستن بتكساس، ونجد أن قنوات السفن السابق الإشارة إليها تعتبر أكثر القنوات أهمية في الوقت الحاضر ولكنها تمثل نسبة مئوية صغيرة فقط من القنوات التي تم إنشاؤها ومعظم القنوات لا تتوافر بها الشروط أو المواصفات التي تسمح بحرية الملاحة للسفن عابرة المحيطات، فالقناة الملائمة هنا هي التي تربط الأنهار الصالحة للملاحة والبحيرات أو الممرات المائية الداخلية الأخرى، وأحياناً يتم إنشاء القنوات لتفادي القطاعات شديدة الانحدار أو القطاعات الضحلة التي تعوق حرية الملاحة، ومن أمثلة هذه القنوات نجد قنوات سانت لورانس ونهر أوهايو . كما توجد بعض القنوات على الأنهار الأوروبية التي تربط بين الممرات المائية الداخلية الصالحة للملاحة مثل شلالات سانت ماري أو قنوات سو Soo بين بحيرة سوبيريور وبحيرة هورون في البحيرات العظمى ونظام قنوات إلينوي والذي يتضمن نهر إلينوي وقناة صرف شيكاغو والتي تربط البحيرات العظمى بنظام نهر الميسيسبي .

وهناك هدف اقتصادي هام لبناء القنوات وهو استخدام نظام قنوات داخلي لحماية الموانئ البحرية من تغيير حركة المرور، وفي هذا الصدد نجد أن قناة إيري Erie القديمة في ولاية نيويورك كانت من العوامل الرئيسية التي أسهمت في تطوير مدينة نيويورك كأكبر ميناء في الولايات المتحدة ولكن تم التخلي عنها مع تطوير نظام الس بالسكك الحديدية .

وبعد سنوات من الإهمال تم إعادة بناء القناة القديمة وأصبح البناء الجديد يعرف باسم قناة سفن ولاية نيويورك وهي ممر مائي أكبر وأكثر كفاءة من سابقاتها، وكان الغرض من القناة الحديثة هو الحفاظ على تدفق التجارة من الغرب الأوسط إلى الشرق عن طريق ولاية نيويورك وحماية مصالح ميناء نيويورك مقارنة بالميناءين المنافسين في كل من فيلادلفيا وبالتيمور.. **ومن كل ما سبق يتضح لنا أنه تم إنشاء القنوات لتؤدي العديد من الأغراض المختلفة .**

ومن الصعب تصنيف القنوات من منظور فني لأنها تختلف من حيث الحجم والمكان ونوع الإنشاء، وإحدى التمييزات الرئيسية التي يمكن القيام بها هي التمييز بين ما يسمى بمستوى البحر أو مستوى القناة وهويس القناة Lock. والنوع السابق يتألف من ممر مائي صناعي على مستوى واحد لا يوجد به تيار، وهذا النوع من القنوات يربط محيطين أو فرعين من المحيط أو ممرين مائيين داخليين بنفس الأسلوب أو الارتفاع، وبالتالي فإن القناة بهذا الشكل تصبح مجرد خندقاً كبيراً .

وعلى العكس من قناة المستوى أو المنسوب، توجد القناة التي تربط الممرات المائية ذات المناسيب المختلفة أو التي تربط الممرات المائية التي تتمتع بنفس المنسوب خلال إقليم أرضي واحد على ارتفاعات مختلفة وهو ما يتطلب إنشاء أجزاء من القناة على مستويات مختلفة . وعندما يتم إنشاء القناة على مستويات مختلفة، يجب القيام بميكانيزم معين من أجل السماح برفع السفن وخفضها من مستوى لآخر، وفي العصور الحديثة يتم استخدام الهويس . ومن أمثلة هذه القنوات نجد قناة بنما وقناة ولاية نيويورك، بينما تعتبر قناة السويس مثالاً للقنوات البحرية .

ويمكن **ثانياً** تصنيف القنوات على أنها قنوات سفن أو قنوات قوارب . وعموماً نجد أن قنوات السفن هي قنوات ذات أحجام كبيرة وعميقة بشكل يسمح بمرور السفن الكبيرة العابرة للقارات . أما قنوات

القوارب فهي تعتبر أصغر . والقليل منها يسمح – إلى حد ما – بنقل المعدات العائمة التي يتم سحبها في مجرى مائي يتراوح عمقه ما بين 9و12قدم . والعديد من القنوات الأوروبية لديها أعماق تقل عن تسعة أقدام وتصلح للملاحة في الوقت ذاته .

ويمكن – **ثالثاً** – التمييز بين القنوات من حيث أنها تمثل ممرات مائية صناعية أو أنها تتبع أنهاراً معينة . وخلال القرنين الثامن عشر والتاسع عشر نجد أن القنوات الصناعية التي يُعرّفها المهندسون باسم الخطوط الأرضية كانت هي النمط السائد للإنشاءات، حيث كان من المستحيل في تلك الفترة السيطرة على احد الأنهار واستغلاله بشكل كاف في مجال الملاحة باستخدام القوارب . وتبعاً لذلك اتضح أن العديد من القنوات القديمة تجري بشكل موازٍ وعلى مستوى أعلى مقارنة بالأنهار المجاورة الغير صالحة للملاحة، ومع تطوير أساليب الهندسة الحديثة تم الاستفادة من الأنهار، فمن خلال سلسلة من السدود وأهوسة التحويل يتحول النهر إلى ممر مائي صالح للملاحة، ويشار إلى ذلك النهر باسم النهر المزود بالقناة [1] .

وكانت أقدم قنوات مائية صناعية لأغراض الري والصرف، وكان الهدف منها تنظيم التدفق الشديد للأنهار، وكانت هذه القنوات موجودة في عام 3500 ق.. م في مصر وبابل وربما قبل ذلك . وعلى الرغم من إمكانية استخدامها في الملاحة، إلا أنه جرى استخدامها لأغراض أخرى . وفي فترة لاحقة جرى إنشاء القنوات بغرض الملاحة بالدرجة الأولى، ويبدو أنه كانت هناك قناة تشبه قناة السويس في حوالي عام 600 ق . م وتم استخدامها للقوارب الصغيرة، كما كان يوجد بعض القنوات في الصين قبل العصر المسيحي وكانت القنوات الأولى على مستوى واحد . كما تم

(1) The Encyclopedia Americana, vol.5 (New York, Americana Corporation , 1958 , pp. 481 – 482) .

إنشاء السدود من أجل الحفاظ على القنوات في ارتفاعات مختلفة كما كان يتم إيقاف القوارب الخفيفة من مستوى لآخر .

والنظام الأول والذي لا يزال مستخدما في أماكن قليلة كان يتمثل في جذب القارب إلي مستوى منحدر أو مائل ثم تركه لكي يسقط بفعل الجاذبية، وقد ظل هذا هو الأسلوب الوحيد حتى الآن المتاح لنقل القوارب من منسوب أو ارتفاع إلى منسوب آخر .

واستمر إنشاء القنوات في عهد الإسكندر الأكبر وخلفاؤه في مصر والعديد من المناطق الأخرى الواقعة تحت الحكم الروماني . كما شق الرومان العديد من القنوات وأهمها القناة التي أنشأها ماريوس في عام 102 ق.م من الرون الأدنى وحتى البحر المتوسط، وبعد ذلك تم إنشاء قناة من التايبر إلى البحر، كما تم إنشاء قنوات أخرى في لومباردي . وفي بريطانيا تم إنشاء قناتين خلال العصر الروماني، وبعد سقوط حضارة الرومان تم إنشاء العديد من القنوات في غرب أوروبا وحتى عهد شارلمان حيث قامت أسرته بإنشاء قناة للربط بين نهري الدانوب والراين . وبعد ذلك تم إنشاء قنوات أخرى صغيرة في غرب أوروبا وخصوصاً في هولندا وشمال إيطاليا . كما قامت الصين بإنشاء عدد كبير من الممرات المائية مثل قناة جراند Grand والتي يبلغ طولها حوالي ألف ميل وتم استكمال بناءها عام 1289م .

ومن ناحية أخرى بدأ إنشاء القنوات الحديثة مع اختراع "الهويس" وقبل ذلك تم إنشاء معظم القنوات على مستوى واحد، وكان بمقدور القوارب الصغيرة فقط الاستفادة من الممر المائي بسبب صعوبة الانتقال من مستوى لآخر . وقد جعل تطوير الهويس في الإمكان تشغيل القوارب الكبرى وسمح بإنشاء القنوات بين النقاط التي يفصلها الإقليم الوعر . ويسود الاعتقاد بأن إيطاليا هي التي طورت نظام " الأهوسة " ثم أعقبتها هولندا وذلك في القرن الخامس عشر وتم التوسع فيها بعد ذلك في العديد

من الدول . وكانت فرنسا هي أول دولة تقوم بإنشاء حلقة اتــصال علــى نطاق واسع بين ممراتها المائية الصالحة للملاحة وذلك من خلال إنــشاء عدة قنوات بين تلك الممرات في القرن السابع عشر وبدأت ذلك بإنشاء قناة بريار Briare والتي تربط نهر السين واللوار .

وتم تطوير القنوات في الدول الأوروبية الأخرى في وقت متأخر مقارنة بفرنسا . حيث قام بطرس الأكبر بإنشاء شبكة من القنــوات فــي روسيا في بداية القرن الثامن عشر وذلك بهدف الربط بين سان بطرسبرج وبحر قزوين، كما اكتملت القناة الدانماركية التي تربط بحر الشمال بالبحر البلطي في عام 1785 وتم إكمال إنشاء قناة جوتا عبر السويد فــي عــام 1832 . كما تم إنشاء القنوات الداخلية الرئيسية في بريطانيا خلال الفترة من عام 1759 وحتى 1834 ومن أهمها قناة جراند ودبلن وقناة كاليدونيا عبر اسكتلندا والتي تم افتتاحها في عام 822 [1] .

وهناك بعض القنوات الرئيسية ذات الأهمية الاقتصادية والمرورية عموماً، وهي تربط المحيطات أو المسطحات المائية الأخرى التي تعمــل فيها السفن الكبيرة، وتعتبر قنوات بنما والسويس وكييل بين البحر البلطي وبحر الشمال أمثلة للقنوات التي تبحــر فيهــا الــسفن الكبيــرة العــابرة للمحيطات، كما تعتبر قناتي سانت ماري وويلاند أمثلة للقنوات التي تبحر فيها السفن التي تجوب البحيرات .

وبخصوص قناة شلالات سانت ماري the Saint Marys Falls Canal فقد جعلت في الإمكان حدوث الملاحة بــين بحيــرة ســوبيريور وبحيرة هورون، وهي من أكثر القنوات إشغالاً في العالم من حيث أطنان البضائع التي تمر عبرها . وخلال سنوات النشاط الصناعي في الولايــات المتحدة مرت بها أكثر من مائية مليون طن من شحنات البــضائع خــلال موسم الملاحة الذي يستغرق ثمانية أشهر . ويوجد بهــا أربعــة أهوســة

---

(1) Ibid., p. 383 .

منفصلة على الجانب الأمريكي وهويس واحد على الجانب الكندي وهي تسهم جميعها في تسهيل حركة عبور السفن .

أما قناة ويلاند البحرية Welland Ship Canal فهي قناة لعبور السفن وتربط بين بحيرة إيري Erie وبحيرة أونتاريو Ontario والتي تتخطى شلالات ونهر نياجرا، وهذه القناة هي الرابعة التي تم إنشاؤها في نفس الموقع، ويبلغ طولها 27.6 ميلاً ويبلغ عمقها الحالي 25 قدماً . وبها أهوسة تبلغ أطوالها 859 قدمًا وإتساعها 80 قدمًا وعمقها 30 قدمًا وقد تم تصميم هذه القناة لكي تكون جزءاً متكاملاً من الممر البحري العميق بين البحيرات العظمى والمحيط . وتم إنشاؤها عامي 1931 – 1932، ويمر بها حوالي عشرة آلاف سفينة في العام، وإن كانت حمولاتها صغيرة مقارنة بالسفن العابرة لقناة سانت ماري وذلك لأنه يتم إستقبال معظم المادة الخام من الحديد والفحم في موانئ بحيرة إيري [1] .

هذا وتستخدم **الأنهار الدولية على نطاق واسع من أجل الملاحة** . ومن الناحية الزمنية تبدأ هذه الفترة في القرن السابع عشر بمعاهدة سلام وستفاليا Westphalia وتنتهي بنهاية الحرب العالمية الثانية . ونجد أن معاهدة سلام وستفاليا والتي أنهت حرب الثلاثين عامًا في عام 1648 ساعدت على إقامة نظام دولي مبني على وجود الدول ذات السيادة وبالتالي فهي تعتبر نقطة رئيسية لبداية القانون الدولي الحديث، ومن ثم بروز قانون الممرات المائية الدولية حيث أنها نظمت الاستخدامات الملاحية لأهم الأنهار الدولية مثل الراين Rhine والدانوب الأعلى the upper Danube .

وفي أوروبا الغربية بدأت الملاحة والنقل التجاري في فترة متأخرة مقارنة بما حدث في الشرق الأوسط، وكان النقل النهري والملاحة ضروريين في مجال السياسة المائية الكلاسيكية، وكانت السفن تبحر منذ

(1) Ibid., p. 487 .

الألف الخامسة قبل الميلاد في نهري دجلة والفرات، ومنذ الألف الرابعة في نهر النيل . ومنذ ذلك العصر تم استخدام هذه الأنهار بشكل مكثف كممرات مائية للنشاط التجاري المائي ولكن بدون الاستفادة من حرية التجارة أو الملاحة . وكانت التجارة والملاحة من الامتيازات التي تمنحها الدول الإقليمية وذلك اعتماداً على حسابات التناوب والمنفعة المتبادلة. وفي أوروبا وقبل اتساع الإمبراطورية الرومانية كان الموقف مشابهاً . فالملاحة والتجارة في أنهار فرنسا القديمة وإيطاليا وإسبانيا كانت تتحكم فيها القبائل والمدن المطلة على الأنهار . وقد فتح الرومان الباب أمام الملاحة في العديد من الأنهار ولكنهم احتفظوا بالسيطرة على الجوانب التجارية في النقل النهري وخصوصاً الجوانب التجارية للملاحة في أنهار تتدفق داخل حدود الإمبراطورية الرومانية .

وكان يتم النظر إلى عملية نقل البضائع والمسافرين والسفن في الممرات المائية الأوروبية على أنها عملية هامة خلال القرنين الثامن عشر والتاسع عشر وبداية القرن العشرين . ولأن الماء كان متوافراً خلال تلك الفترة فإنه لم تحدث صراعات حول الاستفادة منه من جانب الدول ذات العلاقة . وخلال معظم هذه الفترة كانت هناك منافسة تجارية كبيرة بين الدول الأوروبية وصلت إلى أشكال مبكرة من العولمة الاقتصادية بمعنى توسيع التجارة الدولية، وفي منتصف وأواخر القرن السابع عشر وأوائل القرن الثامن عشر، ركزت معظم الاتفاقيات المائية المتعددة على ترتيبات الدفاع بالإضافة إلى تأكيد حقوق وحرية الملاحة، وفيما أصبح بمثابة نمط شائع لقانون الممرات المائية الدولية فإن المنتصرين سياسياً قد استخدموا نصوص الملاحة والمبادئ المتصلة بها في دعم مراكزهم التجارية والاقتصادية .

وقد وصلت إدارة الأنهار في أوروبا إلى ذروتها في عملية إعادة البناء السياسي التي حدثت في العقد الثاني من القرن الثامن عشر، وقد

نصت الاتفاقيات متعددة الأطراف على التعاون التجاري في التجارة البحرية أو النهرية بين الحلفاء كما امتدت الاتفاقيات التعاونية إلى التحكم في الفيضان وغمر الأرض من أجل الدفاع .

وعموماً تدهورت حقوق حرية الملاحة خلال الحرب العالمية الثانية نتيجة لقدوم الفاشية إلى ألمانيا وانتشارها في أجزاء أخرى من أوروبا واستمر ذلك حتى مرحلة الحرب الباردة بعد عام 1945، وفي عام 1948 قيدت اتفاقية بلجراد التجارة الحرة في نطاق الدانوب واقتصرت على دول أوروبا الشرقية المطلة عليه . وبعد استقلال العديد من دول العالم الثالث، غيرت لوائحها الخاصة بالملاحة النهرية من أجل تحديد الحقوق الملاحية للسفن التي تنتمي لدول غير مطلة على الأنهار (1) .

وبقول آخر، وبخصوص قواعد الملاحة النهرية، إذا كان النهر الدولي صالحاً للملاحة النهرية، توجد مجموعة من القواعد التي يتم بمقتضاها ضبط الملاحة في مياهه وتنظيمها، **ويُفرق في هذا الصدد بين ثلاثة أنواع من الملاحة النهرية وهي :**

أ- الملاحة المحلية : أي الملاحة النهرية بين مكان يقع في إقليم الدولة ومكان آخر يقع في ذات إقليمها، أي الملاحة التي تتم في الجزء من النهر الذي يقع في إقليم الدولة ذاتها .

ب-الملاحة فيما بين الدول النهرية : أي الملاحة التي تستهدف نقل البضائع أو الأشخاص من مكان في دولة نهرية إلى مكان في دولة نهرية أخرى . أي الملاحة التي تستخدم النهر الدولي في الأجزاء المتصلة بين إقليمين من أقاليم الدول النهرية .

ج- الملاحة الدولية : وتختص بالأحوال التي يمكن فيها للسفن أن تستخدم النهر في الملاحة المتصلة بأعالي البحار، أي التي يمكن للسفن القادمة

---

(1) Hilal Elver, Peaceful uses of international Rivers (Ardsley, NY, Transnational Publishers , Inc., 2002 pp. 106 – 113) .

من أعالي البحار الدخول إلى النهر الدولي ومواصلة الملاحة فيه عبر إقليم دولة نهرية أو أكثر أو السفن التي تباشر الملاحة في النهر الدولي قاصدة الخروج منه إلى أعالي البحار .

ويتضح لنا أن القانون الداخلي للدولة النهرية هو الذي يتولى تنظيم الملاحة النهرية المحلية تماماً، أما في الحالتين الأخريين فإن الأمر مرجعه إلى الاتفاق بين الدول النهرية، حيث توضح اتفاقات دولية تنظم أمور الملاحة النهرية لتحديد السفن التي يكون لها مباشرة الملاحة النهرية والرسوم التي يتعين على السفن دفعها لسلطات الدولة النهرية والقواعد المتعلقة بالإرشاد الملاحي وتنظيم الكيفية التي يتم بمقتضاها تسوية ما قد ينشأ من خلافات بشأن الملاحة في النهر الدولي .

وفي الأحوال التي لا يوجد فيها مثل هذا الاتفاق، فقد اختلفت الآراء، حيث ذهب فريق إلى القول بأن للدول النهرية وغيرها من الدول غير النهرية الحق في مباشرة الملاحة في النهر الدولي، بينما ذهب فريق آخر إلى القول بأن القانون الدولي المعاصر لا ينطوي على قاعدة عرفية تقرر حقاً للدول النهرية في الملاحة النهرية في النهر الدولي فيما بين أقاليمها، أو في الملاحة الدولية عبر النهر الدولي .

وفي هذا الإطار فقد وضع مؤتمر برشلونة الذي عقد في عام 1921 اتفاقية دولية بشأن الملاحة في الأنهار الدولية وقررت الاتفاقية حق السفن التي ترفع أعلام الدول الأطراف في الاتفاقية في ممارسة الملاحة النهرية في الأنهار الدولية والأجزاء منها التي تقع في أقاليم إحدى هذه الدول أو تخضع لسيادتها، ولكن لم يتح لها التطبيق بسبب امتناع الدول ذات الأنهار الدولية عن التصديق على المعاهدة [1] .

---

(1) صلاح الدين عامر وآخرون، قانون الأنهار الدولية الجديد والمصالح العربية، مرجع سبق ذكره، ص ص 14 – 15 .

المبحث الثالث
وسائل النقل المائي

ارتبط النقل المائي عبر تاريخه بوسيلتين أساسيتين من وسائل النقل هما الزورق والسفينة ولكل منهما خصائص ومهام مختلفة كالآتي :

أ- **الزورق** : إن الزورق هو قارب خفيف يدفع بواسطة المجاديف Paddels وإن كان يتم استخدام الشراع sail أو المحرك الخارجي في بعض الأحيان . وتستخدم الكلمة عموماً للإشارة إلى السفن الصغيرة التي يستخدمها البدائيون الذين يعيشون بالقرب من المياه . ويسود الاعتقاد بأن الأسبان اشتقوا هذه الكلمة من الأسماء الهندية الأصلية المتعلقة بهذه الحرفة . ففي جزر الهند الغربية مثلاً نجد أن مرادف كلمة Canoe لدى شعوب البحر الكاريبي هو Canaoa، ويوجد اصطلاح مشابه في ألمانيا وهو Kahn ومعناه قارب . وفي اللغة الفرنسية القديمة نجد أن كلمة Cane تعني سفينة وكلمة Canot تعني القارب، وكل هذه المصطلحات مشتقة من المصطلح اللاتيني Canna ومعناه الغاب أو الساق المجوف وربما كان مشتقاً من الكلمة اليونانية القديمة Chaino ومعناها التثاؤب yawn [1] .

وكان للزوارق البدائية أطراً خفيفة من الخشب وكانت مكسوة بجلود الحيوانات أو لحاءات الأشجار أو كانت جذوعاً شجرية مجوفة، والشكل الآخر الأكثر شيوعاً يوجد في أفريقيا وأمريكا الجنوبية والوسطى والصين وجزر جنوب الباسفيك وجزر المحيط الهندي، وفي الولايات المتحدة كان يوجد الزورق الشجري ذي المجدافين . وبين شعوب الجزر المنتشرة في المحيط الهادي كان يتم العمل على زيادة اتزان الزوارق باستخدام أطواق طويلة تمنع انقلابها، وكان العديد من سكان هذه الجزر

(1) The Encyclopedia Americana , vol. 5 , op.cit., p. 512 .

يثبتون الألواح معاً لكي يصنعوا زوارقهم وكانوا يثبتون المفاصل أو الأجزاء المحورية باستخدام الصمغ والراتينج، أما البعض الآخر فكانوا يستخدمون زوارقاً مزدوجة أو زورقين تربطهما معاً منصة قوية .

ومن ناحية أخرى نجد أن زورق الإسكيمو المعروف باسم "الكاياك" Kayak كان يتألف من إطار عظمي أو خشبي خفيف مغطى بجلد الفقمة البحرية التي يتم حياكتها بأوتار قوية . ونجد أن الجلد الذي يغطي الجسم يمتد عبر القمة مكوناً سطحاً محكماً ضد الماء مع وجود فتحة في وسط القارب . أما قارب المرأة المسمى " الأوميـاك " umiak فهو مصنوع من جلد الفقمة وتتم حياكة الإطار ولكنه كبير الحجم ويمكن تصنيفه على أنه قارب وليس زورق بسبب دفعه بمجدافين . ويصنع سكان " الألويت " Aleuts قوارباً من الجلد تسمى " البيداركا " bidarka وهي تشبه " الأومياك " ويتم دفعها بالمجاديف .

أما هنود أمريكا الشمالية فقد حققوا مرحلة عالية من التطوير، فكانوا يصنعون قواربًا خفيفة باستخدام لحاء شجرة القضبان، بحيث يمكن للرجل الواحد حمل القارب، وهو قارب قوي وقادر على الطفو حتى انه يمكنه نقل حملاً كبيراً . وهيكله قوي وخفيف ومغطي برقائق لحاء شجرة القضبان والتي تتم حياكتها معاً ويجري تدعيمها باستخدام الصمغ الراتينجي .

ويتراوح طول الأنواع الحديثة من الزوارق المتاحة تجارياً بين 11 و20 قدماً أو أكثر. أما الزوارق الأكثر شيوعاً فيتراوح طولها بين 15 و18 قدماً . وهي تتضمن زوارق من ألواح من خشب الأرز وزوارق أخرى مصنوعة من رقائق الخشب التي تحيط بالبطانة المضادة للماء إلى جانب الزوارق المصنوعة من سبيكة الألومنيوم . ويزن الزورق الذي يبلغ طوله 17 قدماً ما يتراوح ما بين 54.5 و85 رطلاً أو أكثر تبعاً لمادة صناعته . وبالإضافة إلى ذلك فإن هناك زوارق أخف وزناً قابلة للطي .

وزوارق الكاباك الأخرى المصنوعة من المطاط والمكسوة به، كما تصنع من مواد أخرى أو البلاستيك . وبعض تلك الزوارق توجد في أطر قابلة للطي ومن ثم يمكن حملها لأي مسطح مائي، وهناك يتم مدّها على صفحة الماء والانطلاق بها .

وبخصوص عملية الدفع، نجد انه في نطاق المياه الموجودة في الأرض الداخلية (الغير مطلة على بحر أو محيط) والتي لا تتأثر بتيارات المد يتم استخدام المجداف أو الحد الواحد . أما المجداف الواحد الذي يتراوح طوله ما بين 4 و6 أقدام فيتم استخدامه على جانب واحد من الزورق ويتم تحريك المجداف بشكل يمنع الزورق من الانحراف عن المسار المستقيم . وقد يستخدم اثنان من الأشخاص المجدفين وهما في اتجاهين متقابلين . وفي المياه التي توجد بها تيارات مد يتم استخدام مجاديف مزدوجة يتراوح طولها بين 8و10 أقدام . وفي الزورق الذي يتم الإبحار به نجد أن الألواح في الجزء البعيد عن تأثير الرياح تتيح نفس درجة المقاومة الموجودة في السفن الأخرى المسطحة الحاملة للبضائع . ويتم استخدام المجداف أو الدفة في إدارة حركة الزورق الذي يستخدم الأشرعة، كما تتضمن التجهيزات الأخرى شراعاً مثلثاً تتراوح مساحته ما بين 45 و65 قدماً مربعاً .

ويتراوح طول قارب السباق المبحر ما بين 16 و 17 قدماً، ويحمل شراعاً تبلغ مساحته 106.5 قدماً مربعاً وهو بذلك يماثل المركب الشراعي ذو الصاري الواحد من حيث مقدمته ومؤخرته وتزيد سرعته على 16 ميلاً في الساعة . ويستخدم الملاح مقعد الامتداد (والذي يعرف باسم مقعد الفرد) وهو ما يمكنه من الانحناء والوقوف على الحافة العليا للمركب فوق الماء عند الضرورة من أجل الحفاظ على استقامة القارب، وتعتبر المهارة الكبيرة مطلوبة للإبحار بقارب السباق، كما أنها تحوي

الكثير من الإثارة عند الإبحار به وبخاصة في المجاري المائية ذات المنحدرات الشديدة والتيارات المائية الكبيرة [1].

ب- **السفينة** : إن السفينة Ship هي بناء كبير يخدم عملية الملاحة في المحيط . ومن الناحية الفنية فهي بناء يحمل ما لا يقل عن ثلاثة صواري masts مثبت بها أشرعة Sails مربعة . والسفن الآن لها نوعين، الأول يعمل بالبخار والثاني بالمحرك (الدفع بالديزل) أما السفن الشراعية فقد تلاشت [2] .

وإن الخطوة الأولى في بناء السفينة هي تصميمها أي تحديد معالمها . ويتم ذلك من خلال تحديد عدة متغيرات وهي : الشحنة التي سوف تحملها وحجمها وسرعتها، وكل هذا يعمل على تحديد أبعاد السفينة (الطول والاتساع والعمق) وكذلك شكلها وغاطسها وقوة دفع الماكينات المقدرة بالحصان، بالإضافة إلى عمق الموانئ التي سوف تعمل فيها . ويتم في البداية عمل تصميم تجريبي وتحديد حمولتها ووزن الوقود الضروري والماء العذب وأماكن التخزين ويتم كل ذلك من خلال إجراء بعض العمليات الحسابية . فمثلاً نجد أن السفينة التي تقدر حمولتها بخمسة عشر ألف وثلاثمائة طن سوف يتراوح طولها ما بين 450 و460 قدماً، وسوف يتراوح اتساعها ما بين 58و62 قدماً ويتراوح غاطسها ما بين 28و30 قدماً ويصل عمقها الكلي إلي 40 قدماً . وعند وجود محركات تبلغ قوتها ثمانية آلاف حصان، فإن سرعة هذه السفينة تصل إلى 17 عقدة... وهكذا [3] .

وللسفينة ثلاثة أبعاد رئيسية وهي الطول والعرض والعمق . وهناك طولين يشار إليهما عموماً وهما الطول الكلي والطول بين الخطوط

---

(1) Ibid., p. 512 .

(2) The Encyclopedia Americana , vol.24 (New York, Americana Corporation , 1958 , p. 716).

(1) Ibid., P. 718 .

المتعامدة أو التعامدات . والطول الكلي هو المسافة الأفقية المستقيمة بين الأطراف البعيدة للسفينة . أما الطول بين التعامدات فهو المسافة الأفقية المستقيمة بين الجانب الأمامي لمقدمة السفينة وموقع الدفة عند خط تحميل السفينة . وعرض السفينة هو أقصى اتساع لها حيث يكون سمك طبقات المعدن أقل عند كلا الجانبين . أما العمق فهو المسافة من قمة السفينة إلى القاع عند منتصف طولها .

والجزء العميق من السفينة والواقع أسفل مستوى الماء يسمى غاطس السفينة، أما الجزء الذي يعلو فوق سطح الماء فيسمى الجزء العائم. ويختلف الجزء العائم والغاطس وفقاً لوزن الشحنة المحمولة، ويكون الغاطس أكبر والعائم أقل عندما يزداد الوزن .

وهناك عدة متطلبات يلزم توفرها في السفينة وهي : الطفو buoyancy والاستقرار stability والقوة strength والسعة capacity والسرعة speed . ويعتمد طفو السفينة على استقرارها وإزاحة وزن أكبر من الماء مقارنة بوزن المواد التي تتكون منها السفينة، وكلما أمكن إنزال مركز ثقل السفينة إلى مركز الطفو كلما زاد استقرار السفينة، أي كلما زادت القوة التي يجب استخدامها لرفع مركز الطفو فوق مركز الثقل كلما زاد إحداث نوع من التغيير الكلي في الوضع . وبمعنى آخر فإن استقرار السفينة يعتمد على الأوضاع النسبية لمركز الثقل ومركز الطفو . ويجري اكتشاف مركز الثقل بحساب الأوزان المختلفة التي تشكل الإزاحة الكلية للسفينة، ويرتبط اتزان السفينة باستقرارها . ويشير الاصطلاح إلى حالة غاطس السفينة بطولها . فمثلاً إذا كان الغاطس في الأمام أقل بمقدار قدم عن الغاطس في الخلف يقال أن للسفينة اتزان بمقدار قدم في الخلف .

وتعتبر قوة بناء السفينة ضرورية لتحمل الضغوط التي تتعرض لها بسبب الرياح والأمواج، وكذلك حمل الأوزان الكبيرة من الشحنات والماكينات والوقود . وتشير سعة السفينة إلى قدرتها على حمل الشحنة

والطاقم والمسافرين، وكلما زادت هذه السعة كلما زاد حجمها، وكلما زادت سرعة السفينة كلما زاد نفعها . وكلما كان بناء السفينة خفيفاً كلما زادت سعة حجمها، كما أن سرعة السفينة وقدرتها على المناورة يعتمد على امتداد جسمها (الغاطس) تحت الماء . وفي حالة تكافؤ قوة الدفع والطول والعرض والغاطس، فإن السفينة تواجه مقاومة أقل وتزداد سرعتها [1] .

وتبدأ عملية بناء السفينة بمجموعة من المراحل تبدأ برسم الخطوط التي تصف شكل جسم السفينة ثم تبدأ عملية الصب في القوالب من أجل محاكاة الرسومات على ورق التصميمات بالحجم الطبيعي، ويتم تطوير ذلك بواسطة مهندسي التنفيذ ويتم إرسالها إلى ورش تصنيع الصلب ويتم تنفيذها عملياً من خلال هندسة السفينة، كما أن صناعة شرائح أو نماذج مسطحه من الأسطح الطولية الواردة في صنع صفائح أو رقائق وطبقات السفينة يتطلب جهداً شاقاً ومعرفة جيدة بالقوانين والعمليات الهندسية .

وخلال التنفيذ العملي، يتم إعداد محاور أو أعمدة المهاجع وغرف المبيت لكي تكتمل كل العناصر الضرورية وبحيث يتم تجميع الجزء الرئيسي من السفينة الممتد بطولها والذي جرى تصنيعه وصفائح الأرضية التي تم استلامها من الورش . وفي ورش التصنيع نجد أن الخطوط العريضة للقوالب تتحول إلى صفائح أو طبقات . وبعد ذلك يتم تقطيعها بالشعلة أو مقص الحديد كما يتم إحداث ثقوب مسامير البرشام وتثبيتها حسب القواعد المتبعة في ذلك .

ويجب تسخين بعض الصفائح أو الطبقات ومعظم الأطر في إحدى الأفران ليتم تحويلها إلى الأشكال المطلوبة . ومن هنا يجري تجنب شرائح الأفران بقدر الإمكان نظراً لارتفاع تكاليف صناعتها، كما يتم ثني الألواح المسطحة والشرائح المتوهجة بدقة وفق الأشكال التي يفرضها التنفيذ .

1- Ibid., pp. 716 – 718 .

ولابد أن تكون النماذج من الصلب لأنه لو تم صناعتها من الخشب فسوف تحترق عند ملامستها للصلب الساخن المراد ثنيه .

وبعد تعويم السفينة (إنزالها في الماء)، تتم عملية تركيب الماكينات وخلال ذلك يتم إعداد القلايات والمكثفات والتوربينات والتروس والاسطوانات وأجهزة الدفع الأخرى . وغالباً يتم الحصول على هذه الأجزاء والمعدات من الشركات المتخصصة أو يقوم بذلك العاملون بأحواض السفن . ويتم تركيب هذه الأجزاء في أماكنها ولحامها أو تثبيتها بمسامير البرشام في مبنى مجاور . أما الجزء الرئيسي من السفينة الممتد بطول المركب وألواح وشرائح القاع فيتم تركيبه على الأرضيات حيث توجد أطر رأسية وطبقات قاع داخلية، ويتم تركيب الفواصل العمودية في صورة الأجزاء الفرعية المجمعة كوحدة واحدة ثم تأتي بعد ذلك الأطر الجانبية، ثم يتم تثبيت الوحدات الرئيسية في قواعدها وكذلك تركيب حجرة الماكينات . وبعد إكمال بناء الحجرات أو الأماكن والأحوزة يتم اختبار مدى نفاذ الماء إليها .

وبعد كل العمليات سالفة الذكر يتم إنزال السفينة إلى الماء، ويتم ذلك من خلال ثلاثة أساليب : الأول هو الإنزال من المؤخرة أو الطرف والثاني الإنزال من الجانب والثالث هو التعويم . والأسلوب الأول هو الأكثر شيوعاً وتعقيداً والأسلوب الثاني يشيع في الممرات المائية الضيقة والتي لا تسمح بعمليات الإنزال من المؤخرة . والأسلوب الثالث هو أكثر الأساليب تفضيلاً للإنزال ولكنه يتطلب استثمار مبالغ كبيرة من أجل إنشاء الحوض الضروري . وفيها يتم بناء السفينة في نوع من الأحواض الجافة يطلق عليه اسم الحوض المبني . وتكون أرضية الحوض منخفضة عن مستوى سطح البحر ويكون الحوض معزولاً عن الماء بما يسمى البناء أو البوابة العائمة والتي تستخدم لإغلاق حوض السفن . وعندما تكون السفينة جاهزة للإنزال يتم فتح البوابة أمام الماء لكي يدخل إلى الحوض وتطفو

السفينة وتطفو البوابة ويتم نزعها من مدخل الحوض ومن ثم سحبها إلـــى حوض التجهيز .

وبعد إنزال السفينة إلى حوض التجهيز يتم تركيب باقي تجهيزات السفينة من خلال رفعها بأوناش موجودة في الميناء ومن هذه التجهيــزات المداخن والصواري وغيرها . وبعد الانتهاء من تجارب الحوض والتأكــد من سلامة بنيان السفينة يتم أخذ السفينة إلى البحر من أجل إجراء التجارب البحرية عليها وتتضمن الإبحار بها لمدة ثماني ساعات بــسرعة محــددة واختبار سرعاتها ومدى استهلاك الوقود .. وبعد كل ذلك يتم تسليم السفينة إلى مالكها [1] .

وقد تطورت حركة النقل البحري بالسفن الكبيرة وحــدثت ثــورة كبيرة للنقل بالسفن الكبيرة ذات القاع المسطح في الولايات المتحدة خــلال الثلاثين أو الأربعين عاماً الماضية [*]، كما حدثت تطورات كبيرة أيضاً في أوروبا وإن كان ذلك بشكل متدرج، وقد تضمن النقل بالسفن الكبيرة ذات القاع المسطح في الولايات المتحدة في الأنهار والقنوات الداخليــة، النقــل بمراكب تزن حمولتها عشرة آلاف طن ويتم جرها .

وكان الأسلوب السائد يتمثل في توافر قارب جر يعمــل بمحــرك الديزل من أجل دفع سلسلة أو مجموعة من السفن التي ترتبط معاً بــشكل جيد من أجل السيطرة على عملية الملاحة . وفي بعض الحالات فإن كل السفن الكبرى تكون في خط واحد ويتم تزويدها بالثقل الموازن من أجــل التأكد من أنها تسحب قدراً متجانساً أو متساوياً من الماء من أجــل تقليــل مقاومته ومن ثم زيادة سرعة الجر . ويتم تقسيم القوارب المستخدمة فــي الجر إلى قسمين أو أكثر لتسهيل مرورها عبر الأهوسة .

---

(1) Ibid., pp. 730 – 731 .

(*) خلال النصف الأول من القرن العشرين .

وكان الأسلوب السائد في أوروبا هو استخدام قاطرات السحب أو الجر لجر مجموعة من السفن الكبرى وإن كان يتم استخدام عدد كبير من السفن ذات الدفع الذاتي . ونجد أن السفن الكبرى في القنوات المقيدة والأهوسة، مازال يجري دفعها من خلال هذه الأجزاء من الممرات المائية عن طريق وسائل الجر الميكانيكية أو الكهربائية على طول ضفتي النهر .

ويتركز النقل بالسفن الكبرى في غرب أوروبا والولايات المتحدة على نقل البضائع الثقيلة والسلع الأخرى ذات القيمة العالية . ومازال نقل هذه البضائع يتطلب نقلاً أسرع مقارنة بما يمكن أن يتيحه النقل البحري أو النهري، أما إذا أتيحت خدمة سريعة عن طريق النقل المائي (سواء بحري او نهري) فإن تكلفة الشحن والتفريغ بالنسبة للسفن مازالت تجعل النقل المائي غير ذي جدوى اقتصادية مقارنة بالنقل عبر السكك الحديدية كأسلوب منافس . وفي حالة نقل بعض السلع مثل الفحم والحبوب والبترول، فإن النقل المائي من خلال استخدام المراكب الكبرى يتيح نقلاً أرخص مقارنة بوسائل النقل الأخرى .

وعلى الرغم من أن النقل عن طريق الأنهار والقنوات قد وصل إلى ذروة كفاءته في الولايات المتحدة مقارنة بدول أوروبا الغربية، فإن الأهمية الاقتصادية لنظم القنوات في أوروبا الغربية تتفوق على نظيراتها في أمريكا وغيرها من الدول الأخرى . فنجد أن نظام البحيرات العظمى والنقل في المياه الداخلية في الولايات المتحدة لا يخدم أكثر من 5% من تجارة الدولة، في حين نجد أن النقل المائي سواء من خلال الأنهار أو القنوات في عدة دول أخرى مثل بلجيكا وهولندا وألمانيا وفرنسا يحتل مكانة اقتصادية أعلى .

ويسود الاعتقاد في روسيا أن نظام الممرات المائية الداخلية أكثر أهمية مقارنة بالوضع في الولايات المتحدة . وفي أوروبا الغربية، نجد أن أهمية النقل المائي تنبع من التجاور الكبير بين الأنهار الرئيسية والقنوات

من ناحية ومناطق خامات الحديد والفحم من ناحية أخرى . وفي روسيا ترجع أهمية النقل المائي إلى عدم ملاءمة وسائل النقل الأخرى(1) .

وتشمل البحرية التجارية الأمريكية كل السفن الأمريكية المشتركة في التجارة البحرية أو المائية عموماً وهي تشمل السفن التي تجوب البحار وبالتالي استبعاد السفن التي تعمل في البحيرات العظمى والمياه الداخلية، كما انها تختلف عن سفن الأسطول التي تعرف أحياناً باسم سفن القوات البحرية .

ومنذ بداية الاستقلال كان هدف البحرية التجارية الأمريكية يتمثل في زيادة التجارة الخارجية القومية والمساعدة في الدفاع القومي حيث تم استخدامها بشكل متكرر للأغراض العسكرية .

وبموجب التشريع البحري التجاري الصادر في عام 1936 فقد أدخلت الولايات المتحدة للمرة الأولى سياسة واقعية بخصوص تشغيل وتمويل البحرية التجارية للدولة، كما تم إنشاء اللجنة البحرية للولايات المتحدة وبناء على ذلك تم نقل واجبات تفسير الأغراض الرئيسية للتشريع البحري التجاري لها . وفي عام 1938 بدأت اللجنة في وضع برنامج لبناء السفن لتدشين 50 سفينة لمدة عشر سنوات . وقد حلت هذه السفن محل السفن القديمة وكانت تشكل أكثر من 90% من أسطول الدولة العابر للمحيطات . ونجد أن الحرب الأوروبية التي اندلعت في سبتمبر عام 1939 قد زادت بشدة من الطلب على السفن التجارية، وبعد انتهاء الحرب ضمت السفن التجارية الأمريكية أكثر من ستة آلاف سفينة وبعدها بدأت مرحلة هامة من التطور لمواجهة المنافسة التجارية الكبيرة .

ومن ناحية أخرى أصبحت سفن الشحن تنقل ملايين الأطنان من الحبوب والفحم والدقيق ومواد الإغاثة الأخرى إلى بلدان أوروبا وآسيا

---

(1) The Encyclopedia Americana , vol. 5 , op. cit., pp. 485 – 486 .

التي دمرتها الحرب . وفي الأول من سبتمبر عام 1946 تم تصفية إدارة سفن الحرب وتم نقل وظائفها إلى لجنة البحرية الأمريكية

ونجد أن التكاليف المتزايدة لبناء السفن الجديدة بالإضافة إلى العدد الكبير من السفن التي سبق إنشاؤها لأغراض حربية والتي تم بيعها بأسعار منخفضة نسبياً، كل ذلك أدى إلى التدهور في صناعة السفن الأمريكية وتم إغلاق أحواض السفن التي أنشئت لمواجهة طوارئ الحرب .

وبعد الحرب بفترة قصيرة وضعت لجنة البحرية الأمريكية برنامجاً طويل المدى لتوفير عدد 1044 سفينة يبلغ إجمالي أوزانها وهي فارغة 11.4 مليون طن تعمل في 31 مساراً تجارياً مما يساهم في خدمة اقتصاد ودفاع الولايات المتحدة وتشتمل على سفن شحن البضائع ونقل الركاب وسفن ضمن الأسطول الأمريكي وأخرى لنقل البترول . ومنذ ذلك الوقت زادت وتنوعت معدلات بناء السفن التجارية الأمريكية [1] .

ومن ناحية أخرى، ارتبطت سفن النقل النهري بالعمل بالأنهار حيث أنها كانت تعمل في ظروف طبيعية وملاحية مختلفة . الأمر الذي أثر تأثيراً كبيراً على العاملين بها وشكلت جزءاً لا يتجزأ من أعمالهم بل ومن شخصياتهم أيضاً التي استمدوها من خلال عملهم بالأنهار حيث أصوات الرياح والماء وأجزاء السفينة المختلفة . وقد تغير كل ذلك بتغير التقنيات المستخدمة في هذه العملية .

إن أقدم الأصوات المرتبطة بالنهار والتي عرفها الإنسان هي أصوات الرياح والماء وسرعان ما حدثت أصوات أخرى مرتبطة بها مثل صيحات رجل الدفة the steersman's cry وأصوات تجديف رجال التجديف oaths of the oarsmen وتهليل المسافرين إلى البلاد البعيدة . وخلال ضباب الصباح كان يتردد صوت بوق قائد القارب boatman's

(1) The Encyclopedia Americana , vol. 18 (New York, Americana Corporation , 1958 , pp. 657 – 663 b) .

horn وكان هو الصوت الوحيد وسط الزوارق النهرية لنقل البضائع على طول الطريق إلى " شاونيتاون " Shawneetown منذ زمن طويل . وقد اقتحم البخار – بعد ذلك – الأنهار وتم سماع موسيقى القارب البخاري وجرسه تنبعث من القوارب ذات المجدافين، وأصبحت الأجراس بعد ذلك أكبر حجماً حيث كان الجرس الواحد يزن 500 رطل ثم زاد إلى 800 رطل ثم وصل إلى ألف وخمسمائة رطل بعد صهر بعض الفضة لتزيينه وبحلول عام 1840 كانت الأجراس تدق في كل السفن النهرية، فنجد أجراساً ترتفع أصواتها عند استقبال عمال القوارب في نهر المسيسبي وأجراس الرحيل الضعيفة التي تتلاشى مع أصوات عجلات التجديف .

وقد ظلت أجراس القوارب البخارية موجودة على مدى فترات زمنية طويلة، وكانت خاماتها تستخرج في البداية من الطين وكانت الأخشاب المتفحمة تستخدم لإيقاد نار لصهر هذه الخامات، وأصبحت خاماتها تستخرج بعد ذلك من أجسام السفن الثقيلة القديمة الراسية على جانبي النهر، وكان يصنع منها بعد ذلك أجراس المدارس والكنائس .

وعلى مدى ستين عاماً ترددت أصوات الصفارات البخارية عبر الأنهار، وكانت تنطلق هذه الصفارات خلال ضباب الصباح وفي الليل . وعند جنوب الحلقة النحاسية فوق عجلة قيادة السفينة كان القبطان يشير إلى طاقمه وللسفن العابرة وإلى الناس الموجودين على ضفتي النهر . وكانت تنطلق الصفارات في المنحنيات أملاً في اجتذاب شحنات البضائع والمسافرين، كما كانت القوارب تطلق صفاراتها عند رؤية سمك " السلور " الموجود بمراكب " السنبوك " ذات القاع المسطح، وعند الوصول إلى الميل 255 من نهر " ميسوري " كانت الصفارات تنطلق من أجل الحصول على الزبد واللبن . وكانت تنطلق الصفارات عند شلالات " أوهايو والمسيسبي الأعلى " من أجل فتح الأهوسة .

... أما الآن، فقد ذهبت القوارب البخارية وذهبت الموسيقى معها . وفي قوارب الجر التي تعمل بمحركات الديزل حملت الكهرباء صـــوت الملاح . وأصبح صندوق " الأنتركوم " Intercom يربط كابينة القيـــادة بالقائمين على تجهيز قوارب الجر وسفن البضائع الأخرى، كمـــا ســـهّل جهاز الراديو عملية الاتصال بينهم وبين المتحكمين في الأهوسة ومشرفي الشركات التابعين لها . ولكن الصفارات whistles لا زالـــت موجـــودة وتصدر أصواتها للأهوسة وأماكن الرسو landings وهي تصفر لقوارب الجر في القناة، وللمنازل الموجودة علـــى جوانـــب الـــتلال ولـــلصيادين الموجودين على الحافات الصخرية للماء وللفلاحين الذين يحرثون الأرض بالمرتفعات وللرجل العجوز الموجود بكوخ على الـــشاطئ وللموجـــودين بالمنازل في سفح التل[1]

(1) Walter Havighurst, Voices on the river – the Story of the Mississippi Waterways (New York , the Macmillan Company , 1964 , pp. 1 – 4) .

الباب الثاني

أثر النيل في الحياة الاقتصادية والاجتماعية والثقافية لعمال النقل النهري

الدراسة الميدانية

الفصل الأول

نهر النيل والنقل النهري في مصر

عرضنا في الباب الأول الجوانب التفصيلية المتعلقة بنهر النيل من حيث الطول والعمق والاتساع والمنابع والمصب، كما ركزنا بشيء من التفصيل على نهر النيل في الأراضي المصرية، وفي هذا الفصل نستكمل ما بدأناه مع إلقاء بعض الضوء على الوضع "الراهن" لنهر النيل والجهود التي تبذلها الدولة للاستفادة منه وحمايته وكذلك المنشآت المقامة عليه، وبخاصة ما أصابه من الإهمال على مدى فترات طويلة وبخاصة التلوث والذي يتعلق بادئ ذي بدء بعدم الوعي الكافي من المصريين بأخطار ذلك على شتى جوانب حياتهم المختلفة.

تتمتع الأراضي المصرية بمرور أكبر شريان مائي في العالم وهو نهر النيل(*) حيث يبلغ طول نهر النيل وفروعه 3500 كم تقريبًا، وأستخدم هذا الشريان على مر العصور بجانب الري والزراعة في نقل البضائع والأفراد. ويبلغ طوله داخل مصر حوالي 1532 كم من نقطة الحدود المصرية السودانية جنوبًا حتى البحر المتوسط شمالاً. وقد شق نهر النيل مجراه على مدار آلاف السنين بحيث تسمح مساحة قطاعاته بمرور أقصى تصرف في أوقات الفيضانات وذلك قبل إنشاء السد العالي، لذلك فقد اختلف عرض النهر من مكان إلى آخر .

وبعد إنشاء السد العالي ظل النهر على اتساعه الذي كان موجودًا وقل عمق النهر في مواضع كثيرة مما أدى إلى عدم كفاية العمق لأغراض النقل النهري وخاصة في ظل عدم توافر الاستثمارات اللازمة للبنية الأساسية للحفاظ على الأعماق المناسبة للملاحة النهرية. ويبدأ فيضان نهر النيل في شهر أغسطس من كل عام، ويعتبر هذا الشهر هو بداية السنة

---

(1) بيانات رسمية غير منشورة من وزارة الري والموارد المائية – القاهرة. ويشكر الباحث المهندس عبد الحميد الجبار مدير إدارة الري بالوزارة على تعاونه .

المائية. ويمثل شهري أغسطس وسبتمبر حوالي 51 % من كمية الفيضان التي تصل إلى مصر كل عام .

ويتم عمل برنامج تأشيري لتصرفات المياه خلف أسوان في بداية العام المائي وذلك للحفاظ على عدم صرف مياه زائدة عن حصة مصر من نهر النيل وهي 55.5 مليار متر مكعب سنويًا مقابل الاحتياجات المختلفة للشرب والصناعة والزراعة، ويتم عمل برنامج يعرض على وزير الري كل عشرة أيام يوضح التصرفات التي سوف يتم إطلاقها من السد العالي مع الأخذ في الاعتبار الوقت الذي تنتقل فيه المياه من أسوان إلى الدلتا .

ومن ناحية أخرى يتم صرف كميات المياه إلى الترع بناءً على حساب الاحتياجات لكل ترعة، كما يتم حساب الاحتياجات المائية على مستوى الإدارة كلها ويتم توزيع المياه علي الإدارات عن طريق القناطر الفاصلة

وذلك بتعليمات يومية من الإدارة المركزية لتوزيع المياه ثم تتولى مسئولية التنسيق الفعلي .

ومن الأعمال الهامة لوزارة الري قياس منسوب المياه، حيث توجد عدة " قامات رخامية " في عدة مواقع على النيل يتم من خلالها قياس منسوب النيل عند هذه النقاط. وبالنسبة للقناطر الفاصلة والترع الفرعية الهامة يتم قياس المناسيب عن طريق قامات " رخام " في الأمام والخلف، بالإضافة إلى قناطر جديدة تم إنشاؤها تقوم بتسجيل المناسيب من خلال الاستشعار عن بعد Rende Sensing .

وبخصوص **توزيع الموارد المائية** على مستوى الجمهورية، تم تقسيم الجمهورية إلى خمسة مناطق وهي : مصر العليا، مصر الوسطى، شرق الدلتا، وسط الدلتا، غرب الدلتا، وكل منطقة تحتوي على مجموعة من الإدارات، ويتم حساب الاحتياجات المائية المختلفة (زراعة ـ شرب

ـ صناعة)، ثم يتم توزيع المياه على هذه المناطق بناءً على الاحتياجات المائية الفعلية .

ويتم الاستعداد للفيضان كل عام، حيث يتم التنبؤ بكمية الفيضان التي سوف تأتي خلال العام، ويتم وضع " سيناريوهات " أو خطط مختلفة لمواجهة حالات زيادة الفيضان أو نقصه. ففي حالة النقص يتم صرف كميات كبيرة من بحيرة ناصر عبر السد العالي، وفي حالة الزيادة بدرجة كبيرة يتم فتح مفيض توشكا لتصريف المياه الزائدة كلها .

هذا ويتم قياس كمية المنصرف " التصرفات " من المياه باستخدام جهاز " الكرنتميتر " حيث يتم تقسيم المجرى المائي إلى مسافات كل 2 متر، ويتم حساب السرعة من خلال الكرنتميتر والمساحة لكل قطاع، ثم يتم حساب التصرف لكل قطاع وتجميع هذه الكميات لتوضح لنا في نهاية الأمر جملة المياه المنصرفة .

ومن ناحية أخرى توجد شبكة واسعة من الترع والرياحات الداخلية تستخدم في عمليات الري وغيرها، ومن أهمها : أصفون، الكلابية، نجع حمادي الشرقية، الغربية، الإبراهيمية، البحر اليوسفي، البحيري، الناصري، النوبارية، النصر، البستان، المحمودية، الرشيدية، المنوفي، النجايل، الباجورية، بحر سبين، البحر الصعيدي، ترعة القاصد، بحر تيرة، ميت يزيد، الرياح العباسي، دروة، الإسماعيلية ،الشرقاوية، أبو المنجا، البوسوسية، التوفيقي، الوادي الشرقي، بحر مويس، المنصورية، البحر الصغير، بحر فاقوس، ترعة السلام .... الخ.

بالإضافة إلى وجود العديد من **القناطر** على نهر النيل، والجدول الآتي يوضح القناطر الرئيسية على النهر ونقطة الكيلو التي توجد عندها وموقعها .

م	اسم القنطرة	نقطة الكيلو	المكان
1	قناطر إسنا	ك 169	على النيل
2	قناطر نجع حمادي	ك 359.500	على النيل
3	قناطر أسيوط	ك 544.75	على النيل
4	قناطر الدلتا (محمد علي)	ك 956.00	على النيل
5	قناطر دمياط	ك 2.650	من قناطر الدلتا
6	قناطر رشيد	ك 3.350	من قناطر الدلتا
7	قناطر زفتى	ك 90.750	من قناطر الدلتا
8	قناطر إدفينا	ك 205.00	من قناطر الدلتا

وتقع مسئولية الاهتمام بالنيل وحمايته على العديد من الوزارات في مصر ومن أهمها وزارة الزراعة ووزارة الموارد المائية والري ووزارة الصحة ووزارة السياحة والصناعة والبيئة والداخلية ممثلة في شرطة المسطحات المائية، وغير ذلك من الوزارات والهيئات المختلفة .

ونهر النيل ــ كما أسلفنا ــ هو أساس الزراعة في مصر، كما أن الأراضي المحيطة بالوادي وفي الدلتا تعتبر من أخصب وأجود الأراضي على الإطلاق، ناهيك عن " الجزر " العديدة بنهر النيل. حيث يوجد بنهر النيل في مصر العديد من الجزر سواء في الوجه البحري أو القبلي. ومساحات هذه الجزر تستخدم في مجالات الزراعة أو إقامة المساكن للأهالي. وبعضها عبارة عن مستنقعات .

والجدول التالي(*) يوضح أعداد هذه الجزر بمحافظات الجمهورية والمساحة التقريبية لكل منها

أولاً : الجزر المتواجدة بمحافظات الوجه البحري

م	المحافظة	المركز الإداري	عدد الجزر	المساحة التقريبية بالفدان
1	القاهرة	دار السلام	2	38
2	القليوبية	أشمون – طوخ – بنها	5	421
3	المنوفية	أشمون – السادات – كوم حماده – منوف – الباجور – زفتى – سمنود – كفر الزيات	9	989
4	الغربية	أجا – المنصورة – طلخا شربين	6	308
5	الدقهلية	فرسكور	5	139
6	دمياط	دسوق – فوه – مطوبس	2	197
7	كفر الشيخ	شيراخيت – إيتاى البارود – كوم حماده	8	200
8	البحيرة	البدرشين – الصف – العياط – إمبامة – الوراق	5	267
9	الجيزة		14	4835

(*) هذا الجدول من إعداد الباحث اعتمادا على بيانات رسمية غير منشورة من قطاع حماية النيل ــ وزارة الري والموارد المائية ــ القاهرة .

ثانيًا : الجزر المتواجدة بمحافظات الوجه القبلي

م	المحافظــــة	المركز الإداري	عدد الجزر	المساحة التقريبية بالفدان
1	أسوان	أسوان	13	607
		كوم أمبو	8	4849
		إدفو	12	1325
2	قنـــا	إسنا	2	971
		أرمنت	1	485
		الأقصر	2	249
		نقادة	2	270
		قوص	1	155
		قنا	2	351
		دشنا	3	1516
		نجع حمادى	2	197
3	سوهاج	طهطا	2	686
		طما	1	214
		المراغة	1	543
		ساقلتة	2	1466
		سوهاج	3	372
		المنشأة	1	638
		جرجا	1	364
		أولاد طوق	9	4300
4	أسيوط	أبنوب	3	564
		الفتح	1	466
		ساحل سليم	1	61

م	المحافظـــة	المركز الإداري	عدد الجزر	المساحة التقريبية بالفدان
		أسيوط	1	176
		أبو تيج	3	344
5	المنيا	ساحل سليم	1	59
		الساحل	3	757
		صدفا	2	561
		دير مواس	1	85
		ملوى	3	1854
		أبو قرقاص	3	765
		المنيا	7	431
		سمالوط	7	233
		مطاى	2	183
		بنى مزار	3	191
		مغاغة	2	928
6	بنى سويف	الفشن	2	57
		ببا	3	1115
		بنى يوسف	6	888
		ناصر	2	175
		الواسطى	2	36

ويقوم قطاع حماية النيل (*) التابع لوزارة الري بالعديد من الأعمال الخاصة بصيانة ونظافة المجرى الملاحي من الحشائش وورد النيل وكذلك حمايته من التلوث الناتج عن سير البواخر والعائمات ومتابعة الإشغالات على طول نهر النيل والحد منها ووضع الضوابط حولها وذلك من خلال مجموعة من القوانين والإجراءات التي كفلها القانون، بالإضافة إلى حماية وصيانة الجسور المقامة على طول النهر .

وفي سبيل ذلك يتم إنفاق المبالغ الطائلة، ويتضح لنا ذلك – كمثال – من خلال حجم الأعمال بالقطاع والتي تهدف إلى تطوير وحماية نهر النيل وذلك في المدة من عامي 2003 ــ 2006. ففي مجال أعمال صيانة المجرى من الحشائش تم إنفاق أكثر من 35 (خمس وثلاثون) مليوناً وستمائة ألف جنيه. وفي مجال أعمال حماية وصيانة الجسور تم إنفاق أكثر من ثلاث وستون مليوناً وتسعمائة ألف جنيه، ناهيك عن أعمال التراخيص والمعدات وتحرير المخالفات ومتابعة الإشغالات والمعاينات .... الخ.

كما يعتبر **وجود العناصر النيلية** (**) من المنشآت الهامة المقامة على نهر النيل لتساعد على القناطر انصراف المياه المستخدمة للأغراض المختلفة وتشير الإحصاءات الرسمية إلى وجود عدد 64 (أربع وستون) قنطرة على النيل موزعة على المجرى الرئيسي لنهر النيل وكذلك القنوات الفرعية. بعضها يشرف عليه قطاع الخزانات والأخرى يشرف عليها وزارة الري. ومن أمثلتها القناطر الخيرية بالقليوبية (قناطر محمد علي)،

(*) بيانات رسمية غير منشورة من قطاع حماية النيل – وزارة الري والموارد المائية – القاهرة .

(**) بيانات رسمية غير منشورة ــ وزارة الموارد المائية والري، قطاع الخزانات، ويشكر الباحث المهندس / حسن عثمان، مدير إدارة قطاع الخزانات .

وفم النوبارية وفم المحمودية وإدفينا وإسنا القديمة ونجع حمادي الغربية والشرقية وديروط وقنطرة فم الاسماعيلية القديمة والجديدة وفم الرياح التوفيقي وفم الرياح المنوفي وفم الرياح البحيري وفم الرياح الناصري والرشيدية الغربية والصالحية وفم المنصورية وفم الرياح العباسي وزفتى.

وتعتبر قناطر نجع حمادي القديمة إحدى ثلاث قناطر رئيسية على نهر النيل في الوجه القبلي بعد السد العالي وخزان أسوان. وتقع قناطر نجع حمادي الحالية بالقرب من مدينة نجع حمادي عند الكيلو 360 من خلف خزان أسوان وتم الانتهاء من إنشائها في عام 1930 وما زالت تعمل وتؤدي وظائفها. وتتفرع ترعتي نجع حمادي الشرقية والغربية من أمام القنطرة ويبلغ طول الترعتين 200 / 150 كيلو متر على التوالي وتبلغ المساحة الكلية للزمام الذي يروى من القناطر حوالي 750 ألف فدان .

هذا، وتبذل الدولة جهودًا مضنية في إحلال وتجديد وإنشاء مشروعات نيلية جديدة مثل القناطر وترصد لها ميزانيات ضخمة، ومن أمثلة تلك المشروعات مشروع إنشاء قناطر نجع حمادي الجديدة ومحطتها الكهرومائية. وتم اختيار موقع القناطر الجديدة على بعد 3.5 كم خلف القناطر الحالية عند الجزء المنحني من نهر النيل. **ويهدف المشروع إلى الآتي :**

1- إحلال قناطر جديدة بدلاً من القناطر القديمة من أجل تلبية الاحتياجات المتزايدة من مياه الري .

2- توفير المياه التي كانت تضيع في الوقت الحاضر عبر القناطر القديمة من أجل الحفاظ على فرق التوازن ما بين المناسيب أمام وخلف القناطر وضمن الحدود المقبولة .

3- توليد طاقة كهربائية تقدر بحوالي 460 جيجاوات ساعة سنويًا .

4- تطوير الملاحة بإنشاء عدد 2 هويس ملاحي يسمح كل منهما بمرور وحدتين ملاحيتين كبيرتين في وقت واحد، ويسمحا باستمرار الملاحة طوال العام .

5- رفع مستوى المعيشة في منطقة المشروع عن طريق توفير فرص عمل مؤقتة خلال مراحل تنفيذ المشروع وفرص عمل دائمة لتشغيل وصيانة المشروع بع الانتهاء من تنفيذه .

وتبلغ قيمة التكلفة التقديرية للمشروع حوالي 1.4 مليار جنيه مصري ويتم تمويله من خلال قروض من بنك التعمير الألماني وبنك الاستثمار الأوروبي وتمويل محلي من وزارة الموارد المائية والري وآخر من وزارة الكهرباء والطاقة.

وبهذا نرى أن هذه المرافق تحقق العديد من الأهداف في مجالات الزراعة والري وتوفير الكهرباء والطاقة والملاحة النهرية ويصحبها – بالطبع – تشغيل العديد من الأيدي العاملة .

... هذا وتتميز مصر بتوافر عوامل وجود واستمرار واستقرار وتطور النقل النهري بها، **حيث يتميز النقل النهري دون غيره من وسائل النقل الأخرى(*) في الآتي :**

1- انخفاض التكلفة التشغيلية : حيث أن الوحدة النهرية (دافع ومدفوع) والتي تصل حمولتها إلى 900 طن يُسيّرها محركان قوتهما 460 حصاناً، وهذه الحمولة تحتاج إلى قطار مكون من 23 عربة حمولة كل منها 40 طناً يُسيّره قاطرة قوة 1600 حصان، كما أن هذه الحمولة تحتاج إلى 30 سيارة، حمولة كل منها 30 طناً وتحتاج قوة محركة مقدارها 7200 حصان .

(*) بيانات رسمية منشورة، الهيئة العامة للنقل النهري – القاهرة.

وحيث أن الجزء الأكبر من التكلفة يكمن في القوة المحركة، فـإن تكلفة القوة المحركة في النقل النهري تعتبر أقل من مثيلتها في وسائل النقل الأخرى .

2- القدرة على نقل المهيئات والمعدات ذات الأطوال والأوزان غير النمطية التي تتعدى أطوالها ثلاثين مترًا وتزيد أوزانها على 400 طن .

3- يعتبر وسيلة جذب سياحي : حيث أن السياحة النيلية فرضت نفسها في المجال السياحي في مصر نظرًا لأن السائح يحقق من خلالها هدفين هما : مشاهدة حضارة وآثار مصر الفرعونية والقبطية والإسلامية والتي يقع معظمها على جانبي نهر النيل، والآخر الاستمتاع بجمال الطبيعة .

5- تكامل خدماته بما يتوافر من إمكانات البناء والصيانة والعمران للوحدات النهرية والمتمثلة في الترسانات والقزقات المنتشرة على ضفاف النيل.

6- أنه أقل تكلفة من وسائل النقل الأخرى .

7- أنه أقل تلويثًا للبيئة .

كما تتوفر بمصر شبكة كبيرة من **الطرق الملاحية** – العاملة – الرئيسية في نهر النيل وهي (*):

1- الطريق الملاحي أسوان / وادي حلفا عبر بحيرة ناصر :

وهو طريق ملاحي من الدرجة الأولى يبلغ طوله 350 كم وبعرض يسمح بالملاحة في الاتجاهين ومجهز بكافة المساعدات الملاحية من شمندورات وأبراج برية ثابتة تعمل بالطاقة الشمسية. ويعمل على هذا

(*) بيانات رسمية منشورة، الهيئة العامة للنقل النهري – القاهرة .

الخط وحدات هيئة وادي النيل للملاحة النهرية من أسوان إلى وادي حلفا والوحدات السياحية النيلية إلى معبد أبو سمبل .

2- الطريق الملاحي أسوان / القاهرة عبر نهر النيل :

وهو طريق ملاحي من الدرجة الأولى يبلغ طوله 960 كم ويسمح بالملاحة في الاتجاهين وتعمل عليه جميع وحدات نقل البضائع والوحدات السياحية النيلية من القاهرة إلى أسوان .

3- الطريق الملاحي القاهرة / الإسكندرية عبر الرياح البحيري / ترعة النوبارية :

وهو طريق ملاحي من الدرجة الأولى يبلغ طوله 220 كم وبعرض يسمح للملاحة في الاتجاهين وتعمل عليه جميع وحدات نقل البضائع من وإلى ميناء الإسكندرية .

4- الطريق الملاحي القاهرة / دمياط :

وجاري العمل لإعادة الملاحة في هذا الخط بطول 228 كم لربط ميناء دمياط بشبكة النقل النهري الداخلي. وتقوم الخطة على أساس إنشاء هويس الدلتا العليا الجديد وإنشاء هويس زفتى الجديد وأعمال تطهير المجرى الملاحي وتزويده بكافة المساعدات الملاحية .

ومن ناحية أخرى توجد مجموعة كبيرة من **الأهوسة** المقامة على نهر النيل لتسهيل الملاحة النهرية، والجدول التالي يوضح ذلك :

أولاً : الأهوسة المقامة على نهر النيل (*)

م	الأهوسة	الموقع	الطول	العرض
1	هويس إسنا الجديد	169.00 ك	155	17
2	هويس نجع حمادي الجديد	359.00 ك	155	17
3	هويس أسيوط	545.00 ك	80	16

(*) بيانات رسمية منشورة، الهيئة العامة للنقل النهري – القاهرة .

ثانياً: الأهوسة المقامة على الخط الملاحي القاهرة / الإسكندرية عبر الرياح البحيري وترعة النوبارية:

م	الأهوسة	الموقع	الطول	العرض
1	هويس فم الرياح البحيري	ك صفر	116	16
2	هويس الخطاطبة	ك 42	116	16
3	هويس فم النوبارية	ك صفر	116	16
4	هويس البستان	ك 28.5	116	16
5	هويس جانكليس	ك 61.00	116	16
6	هويس النهضة	ك 101.00	116	16
7	هويس المالح الصغير	ك 120.00	55	16
8	هويس المالح الكبير	ك 120.00	116	16

ويجري الآن تنفيذ العديد من المشروعات الضخمة وأعمال التطهير لإعادة الملاحة النهرية السياحية والتجارية من القاهرة حتى أسوان بطول 953 كم وذلك بهدف تحقيق تنمية شاملة بمحافظات الصعيد وتوفير المزيد من فرص العمل ومياه الري اللازمة لاستصلاح مئات الآلاف من الأراضي وخلق مجتمعات عمرانية جديدة. فوزارة السياحة أعدت خطة للنهوض بالسياحة النيلية لاستئناف تشغيل الرحلات السياحية بين القاهرة وأسوان بعد أن اقتصر تشغيلها على المسافة الواقعة ما بين الأقصر وأسوان إلى جانب موافقتها على تشغيل 60 فندقاً بطاقة 8500 سائح أسبوعيًا في المرحلة الأولى. أما وزارة الموارد المائية والري فتعمل جاهدة للانتهاء من إنشاء القناطر الجديدة على النيل ومنها قناطر إسنا ونجع حمادي وأسيوط وذلك في إطار خططها لإنشاء العديد من القناطر التي تسهل عبور العائمات بتكلفة 10 مليارات جنيه، إلى جانب تجاوبها مع حلم عودة الملاحة النهرية التجارية وخطة ورارة السياحة للنهوض

بالسياحة النيلية بإطلاق التصرفات المائية اللازمة من السد العالي والتي تتطلب توفير الغواطس الملاحية التي تسمح بعبور الوحدات العائمة السياحية والتجارية من الأهوسة على مجرى النيل. وتكلفت أعمال الرفع الهيدرولوجي 14 مليون جنيه. كما حددت دراسة لمعهد بحوث النيل وقطاع حماية وتطوير النيل بالوزارة المواقع المحتمل حدوث اختناقات ملاحية فيها بمجرى النهر .

وتجري هيئة النقل النهري دراسة لرصد الاختناقات الملاحية لبدء أعمال التطهير اللازمة لها كما تتعاون الهيئة مع مجموعة شركات هولندية متخصصة في تنفيذ مشروع متكامل لتطوير المجرى الملاحي للنيل بطول 953 كيلومترًا وتزويده بالشمندورات والمساعدات الإرشادية الملاحية اللازمة وإعداد خرائط ملاحية لإرشاد الوحدات النهرية .

وفي بني سويف تم إنشاء عدد من المنافذ لبيع المنتجات على المراسي السياحية النيلية مثل منتجات الرخام من الألباستر واستغلال البحيرة الطبيعية بأهناسيا ووضع خطة مستقبلية لإقامة فندق صغير بالمنطقة. كما يجري العمل لنشر الخدمات من نقط إسعاف ومحطات تموين على الطرق المؤدية إلى المناطق السياحية لربط النيل بالمتاحف والأماكن الأثرية في منطقة أهناسيا .

كما بدأت أعمال المرحلة الأولى لتطوير المجرى الملاحي السياحي لنهر النيل من أسوان إلى الأقصر بتطهير المجرى وإعداده بالعلامات الإرشادية لتتمكن 290 باخرة سياحية من الإبحار والسفر ليلاً ونهارًا والعمل على ضمان سلامة رحلات الفنادق العائمة وتزويد المجرى النهري بالمساعدات الملاحية .

كما يتم تطوير المجرى الملاحي من ميناء السد العالي وحتى ميناء وادي حلفا السوداني ليخدم حركة نقل الركاب والبضائع بين مصر

والسودان عبر بحيرة ناصر ويخدم حركة لملاحة بين أسوان وأبو سمبل السياحية ويتم دوريًا تجديد الشمندورات المضيئة التي تعمل بالطاقة الشمسية والتي تحدد المسار الملاحي للبواخر بأمان .

وتم الاتفاق بين مصر والسودان على إنشاء شركة مصرية – سودانية مشتركة تتولى تطوير المجرى الملاحي لنهر النيل بطول 350 كيلو مترًا لخدمة حركة التجارة بين البلدين والاتصال وإتاحة تطوير وسائل النقل بما يحقق النفع للعلاقات المصرية السودانية[1] .

وليس أدل على اهتمام الدولة بعملية النقل النهري من إنشاء هيئة خاصة بذلك وهي **الهيئة العامة للنقل النهري** حيث صدر القرار الجمهوري رقم 474 لسنة 1979 بإنشاء الهيئة العامة للنقل النهري، والتي تهدف إلى تنمية الاقتصاد القومي عن طريق رفع كفاءة مرفق النقل المائي عبر نهر النيل وقنواته الملاحية وتطويره بما يحقق إستغلاله الاستغلال الأمثل على أسس فنية واقتصادية سليمة كي يؤدي دوره في التنمية القومية.

وتقوم الهيئة بالأعمال والاختصاصات الآتية :

1- تنفيذ أحكام القوانين الصادرة في شأن تنظيم الملاحة الداخلية .

2- وضع تخطيط شامل لمرفق النقل المائي وكافة الأعمال الصناعية المتعلقة به لمواجهة متطلبات التنمية في كافة المجالات وإعداد البرامج والمشروعات اللازمة والإشراف على تنفيذها .

3- تطهير وتحسين المجاري الملاحية الداخلية والأهوسة وصيانتها بما يحقق حسن الاستفادة منها على الوجه الأمثل .

(1) جريدة الأهرام، السنة 130، العدد 43484، الاثنين 2005/12/26م.

4- الإشراف على جميع مشروعات النقل المائي للتأكد من سلامة التنفيذ ومطابقتها للشروط والمواصفات الفنية .

5- تحديد الخطوط الملاحية والأهوسة والمراسي العامة ووضع القواعد الخاصة باستخدامها

6- تحديد مقابل استخدام المنشآت الصناعية التي تقيمها الهيئة .

7- تقسيم المجاري المائية الملاحية إلى خطوط لنقل البضائع والركاب وتسييرها وفقًا للنظم والقواعد المبينة بقوانين الملاحة .

ويتمثل الهيكل التنظيمي للهيئة في الآتي :

أ - رئاسة الهيئة: والتي تتولى تنفيذ اختصاصاتها وتحقيق الهدف من إنشائها .

ب- الإدارة المركزية للشئون الملاحية وهي تنقسم بدورها إلى :

1- التراخيص الملاحية، حيث تختص بإصدار التراخيص الملاحية لجميع الوحدات النهرية الآلية بأنواعها (الوحدات السياحية ـ وحدات نقل البضائع ـ وحدات نقل الركاب ـ المعديات ـ لنشات النزهة العامة والخاصة) وإصدار تراخيص أفراد الطاقم للعاملين عليها .

كما تختص بإصدار تراخيص المراسي النهرية ومراجعة طلبات إنشاء الوحدات النهرية أو تعديلها، ومتابعة تجديد تراخيص الوحدات النهرية، وتجديد تراخيص أفرد الطاقم وإجراء المزايدات الخاصة بحق الالتزام للمعديات التي تعمل في خطوط منتظمة بين المحافظات، وأخيرًا معاينة الحوادث للوحدات النهرية وعمل التقارير الفنية اللازمة .

2- إدارة التشغيل : وتختص بإعداد الخطط المتعلقة بتنشيط وسائل النقل النهري ورفع كفاءة التشغيل، ومتابعة حصر وإعداد البيانات الخاصة بالنقليات من واقع مرور الوحدات والأهوسة المقامة على الخطوط الملاحية، ومتابعة تقرير حالة الملاحة في كل مجرى ملاحي واقتراح

الإجراءات الكفيلة بمتابعتها والغواطس المسموح بها ونشر تقارير الملاحة المنظورة على الجهات المعنية والتي ترد إلى الهيئة من وزارة الموارد المائية والري، وأخيرًا متابعة مرور الوحدات النهرية داخل الأهوسة وتأمين سلامتها .

3- إدارة الرقابة النهرية : وتختص بالتفتيش المفاجئ على الوحدات النهرية للتأكد من حصولها على التراخيص الملاحية المختلفة (صلاحية الوحدة – أفراد الطاقم) وتوافر معدات النجاة والإنقاذ وأدوات إطفاء الحريق والأجهزة والأدوات اللازمة للسلامة، ومراقبة خطوط السير المنتظمة للوحدات الآلية لنقل الركاب (المعديات) ومدى الالتزام بشروط التراخيص وقواعد السير، وتأمين الرحلات النيلية، وأخيرًا تأمين الملاحة أثناء قيام الشركات بإنشاء الكباري على النيل أو أي منشآت صناعية .

4- إدارة شئون المناطق : وهي تختص بالإشراف إداريًا على مناطق الهيئة والتي تمثلها وتعتبر إدارات مستقلة ويعمل بها مهندسون وفنيون وإداريون وماليون. وتقوم هذه المناطق بإصدار التراخيص الملاحية النهرية الآلية في نطاقها الجغرافي وكذلك أفراد الطاقم، ومتابعة تشغيل الأهوسة التابعة للهيئة التي تقع في نطاقها. وهذه المناطق توجد في مدن القاهرة، وطنطا، وأسوان، والإسكندرية، بور سعيد، دمياط، سيدي سالم بمحافظة كفر الشيخ .

جـ- الإدارة المركزية للشئون الفنية : وتنقسم إلى الهندسة المدنية والميكانيكية. وتختص بوضع تخطيط شامل للطرق المائية وكافة الأعمال الصناعية المتعلقة بها والبرامج اللازمة والإشراف عليها، وإعداد الخطط والمشروعات المتعلقة بإنشاء وتحسين وتطوير الطرق الملاحية وصيانة الأهوسة .

د - الإدارة المركزية للشئون المالية والإدارية، وتختص بتنفيذ القـوانين واللوائح والتعليمات الخاصة بالشئون المالية وتنفيذ القوانين المنظمة لشئون العاملين، وإعداد مشروع الموازنة والإشراف علـى تنفيـذها وإعداد المقترحات والتوصيات لرفع كفـاءة الـنظم الماليـة ونظـم العاملين

هـ- المعهد الإقليمي للنقل النهري : وهو المعهد الوحيـد فـي مـصر المتخصص بتدريب العمالة النهرية وتخريج كوادر فنية مدربة للعمل على الوحدات النهرية بنهر النيل وفروعه. وفي عام 1972 تم توقيع اتفاقية إنشاء المعهد الإقليمي للنقل النهري بين مصر وبرنامج التنمية التابع للأمم المتحدة ومنظمة العمل الدولية. ويختص المعهد بالآتي :

1- إعداد المتخصصين في شئون النقل النهري ومنح الخريجين شـهادات بذلك وتنظيم دورات علمية وعملية للعاملين بقطاع النقل النهري لرفـع كفاءتهم وإيفاد بعثات علمية خارجية وداخلية للتخصص في علوم النقل النهري .

2- إعداد مكتبة علمية خاصة بالنقل النهري ومركـزًا للمعلومـات وأداء الخدمات في مجال التخصص للدول العربية الصديقة .

... هذا وقد صدر القرار الجمهوري رقم 120 لسنة 1991 بنقـل تبعية المعهد الإقليمي للنقل النهري من هيئة القطاع العام للنقـل البـري والنهري إلى الهيئة العامة للنقل النهري، ويقوم المعهد حاليًا بعقد الدورات التدريبية لراغبي الحصول على تراخيص من الهيئة للعمـل أو الترقـي بالمهن المختلفة لمجال النقل النهري لرفع مستوى أفراد طـاقم الوحـدات النهرية (*) .

(*) بيانات رسمية منشورة، الهيئة العامة للنقل النهري ـــ القاهرة .

وعلى الرغم من المميزات الكثيرة لقطاع النقل النهري مقارنة بوسائل النقل الأخرى، وعلى الرغم من الجهود الضخمة التي تبذلها الدولة في تطوير هذا المرفق ورفع كفاءته سواء من حيث تطوير البنية الأساسية وتطوير البنية التشغيلية (الوحدات النهرية)، وتطوير البنية التشريعية وتطوير البنية التدريبية (العنصر البشري)، وعلى الرغم من تطوير الطرق والمنشآت الملاحية وافتتاح خطوط جديدة ورصد العديد من الاستثمارات وأعمال التطهير للمجرى الملاحي وبرامج رفع كفاءة العاملين وتدريبهم ... على الرغم من كل ذلك إلا أن هناك العديد من جوانب **القصور** يعاني منها قطاع النقل النهري مما يعوق تطوره ومن ثم مساهمته في الاقتصاد القومي، وتتمثل في الآتي :

1- قلة نصيب قطاع النقل النهري في منظومة النقل في مصر، حيث لا تزيد عن 0.7 %

2- أنه لا يزال قطاعًا مهملاً ولا توجه إليه الاستثمارات الكافية للنهوض به. وهي تتراوح الآن ما بين 17 إلى 25 مليون جنيه مقارنة بحجم الاستثمارات الضخمة التي تخصص لوسائل النقل الأخرى .

3- قلة الحوافز التشجيعية للعاملين به .

4- قلة عدد الشركات المؤهلة لنقل البضائع المختلفة .

5- ضعف المنافسة مع وسائل النقل الأخرى .

6- عدم وجود ممر ملاحي محدد عرضًا وعمقًا بشمندورات تضاء ليلاً وكذلك علامات إرشادية ملاحية وخرائط ملاحية لإرشاد الوحدات النهرية لتأمين سيرها نهارًا وليلاً .

7- وجود بعض الأهوسة بأطوال لا تسمح بمرور وحدات نهرية كبيرة الحجم مما ينعكس سلبًا على اقتصاديات النقل .

8- عدم ثبات مناسيب مياه النيل وقلتها في كثير من الأحيان مما يسبب عوائقًا تحول دون استمرار النقل النهري طوال العام لعدم وجود الغاطس المناسب للملاحة النهرية بالإضافة إلى " إطماء " القاع وعدم وجود ممر ملاحي محدد المعالم .

9- طول زمن الرحلات النهرية لاقتصار فترة الملاحة على الفترات النهارية فقط .

10- عدم الاهتمام الكافي بتطوير وتحديث الموانئ الحالية لمواكبة التطور العالمي الكبير بخصوص النقل النهري وينطبق هذا الوضع على الوحدات النهرية الحالية .

11- تعدد الجهات ذات العلاقة بالنقل النهري وتداخل اختصاصاتها في بعض الأحيان مما يشكل عائقًا بيروقراطيًا أمام حركة النقل النهري .

12- ضعف المستوى التأهيلي للعمالة بسبب عدم وجود الحوافز لذلك وانحسار النشاط عمومًا .

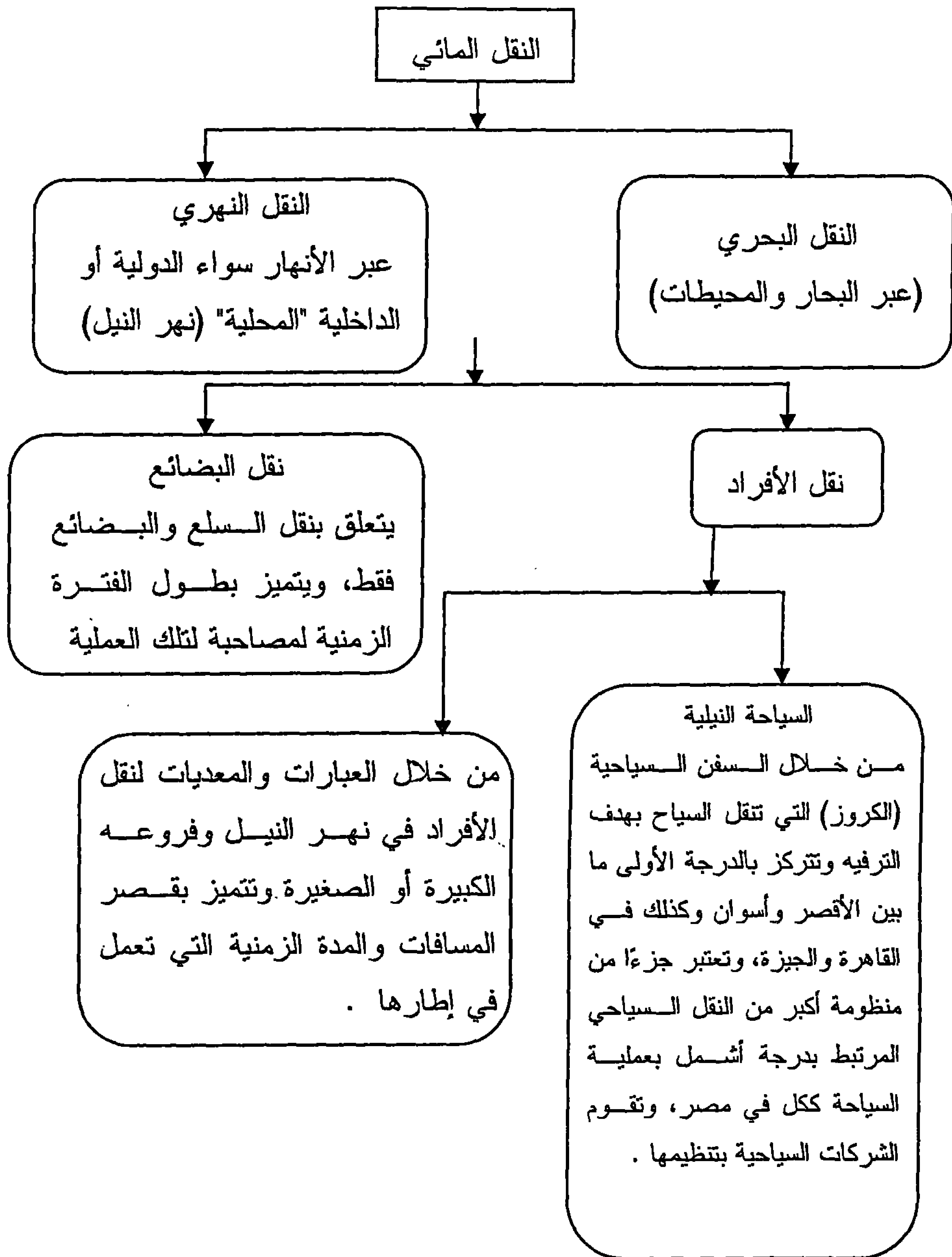
... هذا ويشكل النقل النهري جزءًا من منظومة النقل المائي عمومًا – عبر البحار والمحيطات والأنهار سواء الدولية أو المحلية ـــ وهو في مصر ينقسم إلى قسمين رئيسيين هما : نقل الأفراد ونقل البضائع. ويتم نقل البضائع ـــ حسبما سيرد ذكره بعد قليل ـــ من خلال شبكة من الطرق النهرية الرئيسية أو الفرعية وهي هنا تمتاز بطول المسافات التي تقطعها السفن ـــ ومن ثم المدة الزمنية بين عملية الشحن والتفريغ. أو بقول آخر بين ميناء الشحن الذي يتم من خلاله جلب البضائع من الخارج، وميناء التفريغ حيث يتم تفريغها في أحد الموانئ ـــ أو المراسي ـــ المصرية، والعكس صحيح إذا كان يتم التصدير إلى خارج البلاد. ويمتد العمل في هذا النوع ليشمل العام كله .

وينقسم نقل الأفراد إلى قسمين رئيسيين هما : الـسياحة النيليــة، حيث يكون الغرض منها الترويح وقضاء العطلات بالدرجة الأولى وتكاد تقتصر على سياحة الأجانب و تكاد تكون المدة الزمنية التي يتم العمل في إطارها هي فصل الشتاء بالدرجة الأولى وجزء مــن فـصلي الخريــف والربيع، حيث تتركز الخطوط الملاحية ــ كما سنرى ــ بالدرجة الأولى ما بين الأقصر وأسوان. وكذلك في محافظتي القاهرة والجيزة ويمتد ذلك في بعض الأحيان إلى القليوبية .

والقسم الآخر لنقل الأفراد يتم من خلال العبَّارات الكبيــرة لنقــل الأفراد عبر نهر النيل وكذلك فروعه الكبيرة وهي وحدات نهريــة آليــة بالدرجة الأولى، أو من خلال " المعدّيات " صغيرة الحجم والغيــر آليــة والتي تعمل من خلال الأسلاك أو " الجنازير " الحديديــة، وهــي تعمــل بالدرجة الأولى في الفروع النيلية الصغيرة الداخلية وهي توجد فــي كــل المناطق السكنية التي يمر من خلالها ــ أو بجوارها ــ الفــروع النيليــة والتي يخدم كثير منها عملية الزراعة والري بالدرجة الأولى (*) .

والشكل التالي يوضح ما ذكرناه في النقاط السابقة، والأمــر هنــا يتعلق بمصر بالدرجة الأولى .

(*) انظر ملاحق البحث .


النقل المائي
النقل البحري
(عبر البحار والمحيطات)
النقل النهري
عبر الأنهار سواء الدولية أو
الداخلية "المحلية" (نهر النيل)
نقل الأفراد
نقل البضائع
يتعلق بنقل السلع والبضائع
فقط، ويتميز بطول الفترة
الزمنية لمصاحبة لتلك العملية
السياحة النيلية
من خلال السفن السياحية
(الكروز) التي تنقل السياح بهدف
الترفيه وتتركز بالدرجة الأولى ما
بين الأقصر وأسوان وكذلك في
القاهرة والجيزة، وتعتبر جزءًا من
منظومة أكبر من النقل السياحي
المرتبط بدرجة أشمل بعملية
السياحة ككل في مصر، وتقوم
الشركات السياحية بتنظيمها .
من خلال العبارات والمعديات لنقل
الأفراد في نهر النيل وفروعه
الكبيرة أو الصغيرة.وتتميز بقصر
المسافات والمدة الزمنية التي تعمل
في إطارها .

الفصل الثاني

نقل البضائع

تعتبر الملاحة الداخلية (النقل النهري) من وسائل النقل الهامة في مصر لما لها من مزايا فريدة تؤهلها لتكون لها مكانة مرموقة بين مختلف وسائل النقل الأخرى من حيث انخفاض التكاليف. والنقل النهري يعتبر مناسبًا لنقل السلع الغير قابلة للتلف في المدى القريب. كما أنه يعتبر أفضل وسيلة لنقل أنواع السلع التي تشغل حيزًا كبيرة بالنسبة لوزنها كخامات الحديد والفوسفات والطوب والرمل[1].

---

(1) الجهاز المركزي للتعبئة العامة والإحصاء، النشرة السنوية لمنقولات الوحدات الآلية في قطاع النقل النهري، قطاع الأعمال العام، 1999، ص 1.

المبحث الأول

الأبعاد الاقتصادية والتنظيمية لنقل البضائع

1- الخطوط الملاحية والموانئ النهرية :

توجد بمصر العديد من الخطوط الملاحية، بعضها في الوجه البحري والبعض الآخر في الوجه القبلي كالآتي :

أولاً : الخطوط الملاحية بالوجه البحري (*)

م	اسم الخط الملاحي	الطريق الرئيسي الذي تسلكه	الخطوط الفرعية وطرقها
1	القاهرة / الإسكندرية	الرياح البحيري – ترعة النوبارية	–
2	القاهرة / دمنهور / كفر الدوار / إسكندرية	الرياح البحيري – ترعة الخندق الشرقي – ترعة المحمودية	–
3	القاهرة / الدلجمون/ دسوق / المحمودية / الإسكندرية	الرياح المنوفي – ترعة الباجورية – فرع النيل رشيد – ترعة المحمودية	–
4	القاهرة / شبين الكوم / طنطا / الإسكندرية	الرياح المنوفي – بحر شبين – قناة طنطا الملاحية – ترعة الباجورية – فرع النيل رشيد – ترعة المحمودية	–

(*) بيانات رسمية غير منشورة، الهيئة العامة للنقل النهري – القاهرة، ويشكر الباحث اللواء مهندس / كريم السعيد محمد أبو الخير رئيس الهيئة والأستاذ جمال عبد الغفار سليمان مدير مكتبه .

م	اسم الخط الملاحي	الطريق الرئيسي الذي تسلكه	الخطوط الفرعية وطرقها
5	القاهرة / كفر الزيات / رشيد	طريق فرع النيل رشيد وطريق الرياح المنوفي – ترعة الباجورية – فرع النيل رشيد	أ- دسوق / هويس الزيني طريق البحر الصعيدي . ب- مصرف رقم 9 ج – مصرف بحر نشرت
6	القاهرة / السنطة / المحلة الكبرى / نبروة / دميرة	الرياح المنوفي – بحر شبين	أ- بحر شبين / فرع النيل دمياط، طريق الرياح العباسي ب- بحر الملاح ج- بحر تيرة د- رياح بلقاس هـ- بحر بسنديلة و- مصرف الغربية الرئيسي
7	المنصورة / فارسكور / دمياط / البحر المتوسط	فرع النيل دمياط	-
8	القاهرة / بنها / ميت غمر / المنصورة	الرياح التوفيقي – ترعة المنصورية	-
9	المنصورة / دكرنس / مدينة المنزلة	البحر الصغير	أ- البحر الصغير / مصرف بحر حادوس. طريق مصرف عموم البحيرة الأسفل ب- صان الحجر / مدينة المنزلة. طريق مصرف بحر صفط البحري – مصرف بحر حادوس – القنال الملاحي
10	القاهرة / بورسعيد	الرياح التوفيقي – ترعة المنصورية – قناة فولنجيل – فرع النيل دمياط – قناة العنانية – قناة المنزلة الملاحية	-

م	اسم الخط الملاحي	الطريق الرئيسي الذي تسلكه	الخطوط الفرعية وطرقها
11	قناة السويس / الطرق الملاحية بشرق الدلتا .		أ- قناة السويس / القاهرة. طريق ترعة الإسماعيلية . ب- قناة السويس / قناة المنزلة الملاحية. طريق قناة الفابوطي (الرسوة)
12	الخطوط الملاحية من وإلي بحيرة المنزلة	-	أ- بورسعيد / المطرية (دقهلية)، طريق قناة المنزلة الملاحية . ب- دمياط / المطرية (دقهلية)، طريق قناة المنزلة الملاحية ج- قناة المنزلة الملاحية / مصرف بحر البقر، طريق مصرف بحر البقر د- قناة المنزلة الملاحية / مصرف بحر حادوس، طريق مصرف بحر حادوس
13	القاهرة/ أبو زعبل / الإسماعيلية	ترعة الإسماعيلية	-

ثانيًا : الخطوط الملاحية بالوجه القبلي

م	اسم الخط الملاحي	الطريق الرئيسي الذي تسلكه
1	الخط الملاحي : القاهرة / أسوان	طريق نهر النيل
2	الخط الملاحي : السد العالي / وادي حلفا (السودان)	طريق بحيرة السد العالي
3	أسيوط / ديروط / ملوي	ترعة الإبراهيمية
4	ديروط / الفيوم	بحر يوسف

ومن الجدول السابق يتضح لنا كثرة وتشعب الخطوط الملاحية على مستوى الجمهورية، سواء الخطوط الرئيسية أو الفرعية، وأن غالبية هذه الخطوط تقع في الوجه البحري والدلتا عمومًا، حيث بلغت 13 (ثلاث عشرة) خطًا رئيسيًا، ويشمل العديد من الخطوط الفرعية. وبلغ عدد خطوط الوجه القبلي أربعة خطوط رئيسية ولا توجد هناك خطوط فرعية. ومن ثم يصبح إجمالي الخطوط الملاحية النهرية الأساسية في مصر 17 (سبع عشرة) خطًا ملاحيًا تغطي أغلب الفروع والروافد الفرعية للنيل. ولكن الواقع أن بعض هذه الخطوط لا يعمل وليس صالحًا للملاحة النهرية كما أوضحنا في موضع سابق من هذا البحث .

ومن ناحية أخرى، يوضح الجدول التالي(*) أطوال الخطوط الملاحية السابق الإشارة إليها بالكيلومترات وكذلك أعداد الأهوسة والكباري المقامة عليها، وهي كالآتي :

(*) الجدول من إعداد الباحث بناء على بيانات رسمية – متفرقة – من الهيئة العامة للنقل النهري .

الخطوط الملاحية بالوجه البحري

م	اسم الخط الملاحي وطريقه	الطول بالكيلومتر	عدد الأهوسة	عدد الكباري
1	القاهرة/الإسكندرية،طريق الرياح البحيري – ترعة النوبارية	222	7	22
2	القاهرة / دمنهور / كفر الدوار / الإسكندرية	220	7	31
3	القاهرة / الدلجمون / دسوق / المحمودية / الإسكندرية	260	8	41
4	القاهرة / شبين الكوم / طنطا / إسكندرية	255	9	44
5	القاهرة / كفر الزيات / رشيد	261	3	6
6	القاهرة / السنطة / المحلة الكبرى / نبروه / دميره	161	5	31
7	المنصورة / فارسكور / دمياط / البحر المتوسط	260	3	12
8	القاهرة / بنها / ميت غمر / المنصورة	126	4	36
9	المنصورة / دكرنس / مدينة المنزلة	57	4	30
10	القاهرة / بور سعيد	275	6	40
11	قناة السويس / الطرق الملاحية بشرق الدلتا	تتراوح أطوال الطرق الفرعية ما بين 23-28 كيلومتر	-	3 ثابتة ومتحركة
12	الخطوط الملاحية من وإلى بحيرة المنزلة	تتراوح أطوال الطرق الفرعية ما بين 23-28 كيلومتر	-	3 ثابتة ومتحركة
13	القاهرة / أبو زعبل / الإسماعلية	135	8	36

الخطوط الملاحية بالوجه القبلي

م	اسم الخط الملاحي وطريقة	الطول بالكيلومتر	عدد الأهوسة	عدد الكباري
1	القاهرة / أسوان. طريق نهر النيل	980	3	15
2	السد العالي / وادي حلفا (السودان)	350 منها 300 داخل مصر و50 داخل السودان	الطريق محدد بأبراج عائمة وثابتة	
3	أسيوط/ديروط/ملوي طريق ترعة الإبراهيمية	80	2	17
4	ديروط/ الفيوم. طريق بحر يوسف	تبدأ من هويس فم بحر يوسف بديروط عند الموقع الكيلومتري 60.600 وتنتهي بنهاية المجري الملاحي عند الفيوم عند الموقع الكيلومتري 310.000.		

ومن ناحية أخرى تنقسم **الموانئ النهرية**(*) إلى موانئ لخدمة نقل البضائع وموانئ لخدمة السياحة النيلية. وبالنسبة للموانئ النهرية الخاصة بنقل البضائع نجد أنها تنقسم من ناحية التبعية إلى :

أولاً : موانئ نهرية مملوكة لهيئة النقل النهري : وتشمل :

1- ميناء الحديد والصلب بأسوان .

2- ميناء أثر النبي بالقاهرة .

3- ميناء النهضة على بداية الوصلة الملاحية بين ترعة النوبارية وميناء الإسكندرية .

(*) بيانات رسمية منشورة، الهيئة العامة للنقل النهري، حصر قبل عام 2004 .

ثانيًا : موانئ نهرية مملوكة للشركات الصناعية :

ويبلغ عددها 35 (خمس وثلاثون) ميناءً نهريًا، منها 31 (إحدى وثلاثون) بالوجه القبلي و4 (أربع) موانئ بالوجه البحري .

وتشير آخر الإحصائيات المتعلقة بالموانئ النهرية(*) . أن عددها الآن يبلغ 44 ميناء ومن أهمها تقع على المسارات الملاحية الآتية(**) . :

م	المكان	العدد
1	المسار الملاحي : القاهرة / أسوان	23
2	المسار الملاحي : القاهرة / الإسكندرية	2
3	المسار الملاحي : القاهرة / دمياط	4
4	القاهرة الكبرى	4
5	على بحيرة ناصر	3

ويتبع هيئة النقل النهري 6 (ستة) موانئ، والباقي تابع لجهات أخرى .

2- الشركات العاملة ووحدات النقل النهري :

عّرفت النشرة السنوية لمنقولات الوحدات الآلية في قطاع النقل النهري، عّرفت وحدة النقل النهري بأنها هي قاطرة ذات قوة محركة أو مقطورة تقطر آليًا تتحرك خصيصًا لنقل البضائع في رحلة بنهر النيل وفروعه(1) .

وتتكون وحدة النقل النهري من الأجزاء الآتية :

(*) الهيئة العامة للنقل النهري، إحصائية عام 2006 .

(**) انظر البيان التفصيلي بالموانئ النهرية وتجهيزاتها واستخداماتها بملاحق البحث.

(1) الجهاز المركزي للتعبئة العامة والإحصاء، النشرة السنوية لمنقولات الوحدات الآلية في قطاع النقل النهري، قطاع الأعمال العام، 1999، ص 1 .

1- الشرك : وهو المكان الذي يوجد به الماكينات والمحركات (ويسميه الاخباريون جزءًا من التكنة أي جزء من جسم الوحدة) .

2- غرف النوم(*)، طول كل منها حوالي 2 متر × نصف متر عرضًا، ويوجد بكل منها سرير للنوم وتشمل :

أ - غرفة نوم ريس الوحدة.

ب - غرفة نوم الميكانيكي .

ج- غرفة صغيرة خاصة بمبيت كل من مساعد الريس "السوكوندو" ومساعد الميكانيكي .

3 - المخزن : وهو حجرة صغيرة يوجد بها " عهدة " المركب مثل الحبال والأسلاك التي تستخدم في ربطه بالشاطئ عند رسوّه. ويبلغ طوله حوالي 7 أمتار × 3 أمتار عرضًا

4- صالة صغيرة تفتح فيها باقي الغرف ويوجد بها طاولة صغيرة لتناول الطعام وبعض أدوات المائدة وموقد الغاز (يعمل بالكيروسين) ودولاب للملابس والأغطية " البطاطين " وأدوات التدخين " النرجيلة".

5- أماكن البضاعة : وتسمى " الحوض " أو "الماعون " وتوجد في منتصف الوحدة وهي أكبر من الأجزاء السابقة حيث تشمل مساحته معظم مساحة الوحدة لتسع أكبر كمية من البضائع

وهذه الأجزاء أو التقسيمات توجد في " الدافع " الذي توجد به ماكينات التسيير بينما المدفوع أو " الصندل " فيحتوي على غرفة صغيرة

(*) توجد غرف النوم في الوحدات التابعة لشركة النيل العامة للنقل النهري فقط، وكذلك بعض وحدات القطاع الخاص

لمبيت ريس الصندل والبحارى والباقي عبـارة عـن " مـاعون " كبيـر مخصص لنقل البضائع ... هذا بالنسبة للأسطول .

أما بالنسبة للوحدات الصغيرة ذات " المركب " الواحد الذي هـو عبارة عن دافع ومدفوع في الوقت ذاته فنلاحظ قلة عدد الطاقم وبالتالي قلة الغرف الملحقة بالوحدة .

ويلاحظ أن المراكب التابعة للشركة العامة للنقل النهري أو قطاع الأعمال العام كبيرة الحجم وتسمى الأسطول وكل منها مكون من قطعتين أي عدد 2 مركب. الأول يسمى الدافع ويوجـد بـه ماكينـات التـشغيل بالإضافة إلى مكان لشحن البضائع، والآخر يسمى المدفوع. ويبلغ متوسط إجمالي حمولة أسطول البضاعة 516 ألف طن .

والقطاع الخاص يمتلك سفنًا أصغر وتتكون من " قطعة " واحـدة تسمى " التُرماي ". كما تمتلك الشركة بعض هذه " الترمايات " أيضًا .

وتوجد العديد من مراسي **إصلاح الـسفن النهريـة** (*) وإجـراء عمليات الصيانة الدورية والتي تتم غالبًا – وفقًا للقـانون – كـل سـت سنوات. وهي توجد في عدة أماكن على مستوى الجمهورية. ففي القاهرة توجد في ضاحية حلوان في منطقة " ركن فاروق " وفي البدرشين والتبّين. ولابد للوحدة النهرية أن تجري الصيانة " على البر " أي يتم إخراجها كلّية من الماء إلى الأحواض الجافة وهذه العملية تُكلّف صاحب الوحدة أكثر من ألفي جنيه .

ويتم الحصول على قطع الغيار اللازمة لوحدات النقل النهري من عدة مناطق مثل شارع جسر السويس بالقاهرة، كما يمكن الحصول علـى ماكينات جديدة ولكن يذكر الاخباريون أن الشركات الكبرى التابعة لقطاع

(*) أنظر الصور بملاحق البحث .

الأعمال مثل شركة النيل العامة للنقل النهري هي التـــي يمكنهـــا شـــراء الماكينات الجديدة والتي تبلغ قيمتها ما بين 70 – 100 ألف جنيه، في حين يبلغ ثمن الماكينة المستعملة من 30 – 40 ألف جنيه.

وتتعدد **الشركات** العاملة في مجال النقل النهري للبضائع في مصر وهي تنتمي إلى القطاعات والشركات الآتية : القطاع الخـــاص وقطـــاع الأعمال العام وشركة النقل النهري والمائي وشركة السكر وأخيرًا القطاع الحكومي، بالإضافة إلى شركات القطاع الخاص .

والجدول التالي يوضح عدد الوحدات المملوكة لقطاع الأعمال العام (الآلية وغير الآلية) عن الفترة من 1995 – 1999[1] .

السنة	عدد الوحدات	
	آلية	غير آلية
1995	582	327
1996	575	325
1997	605	336
1998	613	324
1999	599	318

كما بين الجدول التالي عدد **الوحدات النهرية** المملوكـــة لقطـــاع الأعمال العام وعدد العاملين وإجمالي أجورهم عن الفترة من 1998 وحتى 2004[2] .

---

(1) الجهاز المركزي للتعبئة العامة والإحصاء، النشرة السنوية لمنقـــولات الوحـــدات الآلية في قطاع النقل النهري، قطاع الأعمال العام، 1999.

(2) الجهاز المركزي للتعبئة العامة والإحصاء، النشرة لمنقولات الوحدات الآلية فـــي قطاع النقل النهري، قطاع الأعمال العام، السنوات من 1999 – 2004.

الأجور النقدية	عدد العاملين	الوحدات المملوكة	السنة
20334	4364	937	1998
15387	3105	917	1999
18482	3258	787	2000
19995	4035	787	2001
18994	3319	740	2003
21146	3134	695	2004

ومن ناحية أخرى يوضح الجدول التالي عدد وحدات النقل النهري التابعة لجميع القطاعات والشركات الحكومية في مصر وكذلك أنواع هذه الوحدات سواء العاملة في مجال نقل البضائع أو الركاب أو السياحة أو الخدمات أو الجرارات[1] .

التوزيع حسب النوع		التوزيع حسب الملكية	
عدد الوحدات	نوع الوحدة	عدد الوحدات	القطاع
2425	وحدات ركاب	3499	القطاع الخاص
1218	وحدات نقل بضاعة	68	قطاع الأعمال
357	جرار	311	شركة النقل النهري والمائي
262	وحدات سياحية	151	شركة السكر
92	وحدات خدمات	325	القطاع الحكومي
4354	إجمالي	4354	إجمالي

(1) بيانات رسمية غير منشورة، الهيئة العامة للنقل النهري – القاهرة، 2006 .

كما يوضح الجدول التالي أعداد الوحدات النهرية العاملة في مجال نقل البضائع في مصر سواء الحكومية أو الخاصة(*) .

البيـــــــان	شركة النقل النهري	شركة السكر	القطاع الخاص	قطاع الأعمال	الحكومة	إجمالي
ونش عائم	—	—	—	1	1	2
وحـــــدات نقـــل بضاعة مفردة	121	157	1223	68	46	1615
وحـــــدات نقـــل بضاعة مزدوجة	286	—	2	—	—	288
جرار	43	23	210	43	38	357

وكما ذكرنا سلفاً، تتعدد الشركات العاملة في مجال النقل النهـــري للبضائع في مصر وتتنوع في تبعيتها ما بين القطاعات الحكومية أو قطاع الأعمال العام أو القطاع الخاص. ولكي نلقى مزيدًا من الضوء على هـــذه الشركات وإمكاناتها ومدى ما تسهم به في مجال نقـــل البـــضائع وكـــذلك المشكلات التي تعاني منها والحلول المقترحة لها، سوف نتنـــاول شـــركة النيل العامة للنقل النهري كمثال للشركات التابعة لقطاع الأعمال العام، ثم نتناول إحدى الجمعيات التي تضم العديد من مُـــلاّك الوحـــدات النهريـــة الخاصة وهي جمعية " كونلكس " كمثال للشركات التابعة للقطاع الخاص .

(*) بيانات رسمية غير منشورة، الهيئة العامة للنقل النهري – 2006 .

شركة النيل العامة للنقل النهري[*]:

يوجد بالشركة أسطول من سفن نقل البضائع في سلسلة من الوحدات النهرية تشمل أربعة أسماء وهي ناصر والنهري والسلام والعبور. وبالنسبة لسلسلة "النواصر" يوجد بالشركة عدد 32 وحدة (تشمل 32 دافع و32 مدفوع) وطول الوحدة في هذه السلسة 50 مترًا والعرض 7.5 مترًا والارتفاع 2.20 مترًا. وطاقة حمولة كل منها 420 طن مواد سائلة و 700 طن بضاعة جافة .

وبالنسبة لسلسلة " النهريات " يوجد عشر وحدات (10دافع و 10 مدفوع)، وطول الوحدة 44 مترًا والعرض 7.5 مترًا والارتفاع 2.20 مترًا. ومقدار الحمولة الجافة 700 طن ولا توجد حمولة سائلة .

وبخصوص سلسلة " السلام " يوجد عدد خمس وحدات (5 دافع و5 مدفوع). وطول الوحدة 50 مترًا والعرض 7.40 مترًا والارتفاع 2.25 مترًا والغاطس 1.80 مترًا. ومقدار الحمولة الجافة لكل وحدة هي 400 طن سوائل و 700 طن مواد جافة .

وبالنسبة لسلسلة " العبور " يوجد بالشركة عدد خمس وحدات (5دافع و 5 مدفوع)، وطول الوحدة 51 مترًا والعرض 7.5 مترًا والارتفاع 2.25 مترًا والغاطس 1.80 مترًا .

وبالإضافة إلى ما تقدم توجد سلسلة من الوحدات تسمى " تجاري " وعددها 46 ست وأربعون وحدة وهي غير متماثلة الأطوال، حيث تتراوح ما بين 35 – 45 مترًا والعرض من 6.5 إلى 7.5 مترًا وأقصى غاطس

(*) يشكر الباحث الأخ الدكتور مهندس / محمد محمد أبو الوفا على تعاونه معه.

ويجب التنويه أنه تم إدماج شركتي النيل العامة للنقل النهري والنيل العامة للنقل المائي في شركة واحدة .

هو 1.80 مترًا، والارتفاع ما بين 2 – 210 مترًا وكلها تحمل بـضاعة سائلة وهي تحمل المعدات ولها أسماء متعددة ومن أمثلتها : شدوان، رفح، سليم ف، الجمهورية ،العلمين، فؤاد النيل، نجمة 12، غمرة 8، الزقازيق، مدينة الإسكندرية، بورسعيد، دمياط، أبورديس، عـلاء الـدين، مرسـى مطروح، إمبابة، السودان، مدينة القاهرة، عروس النيل، الفالوجا، الـدار البيضاء، قناة السويس ... الخ .

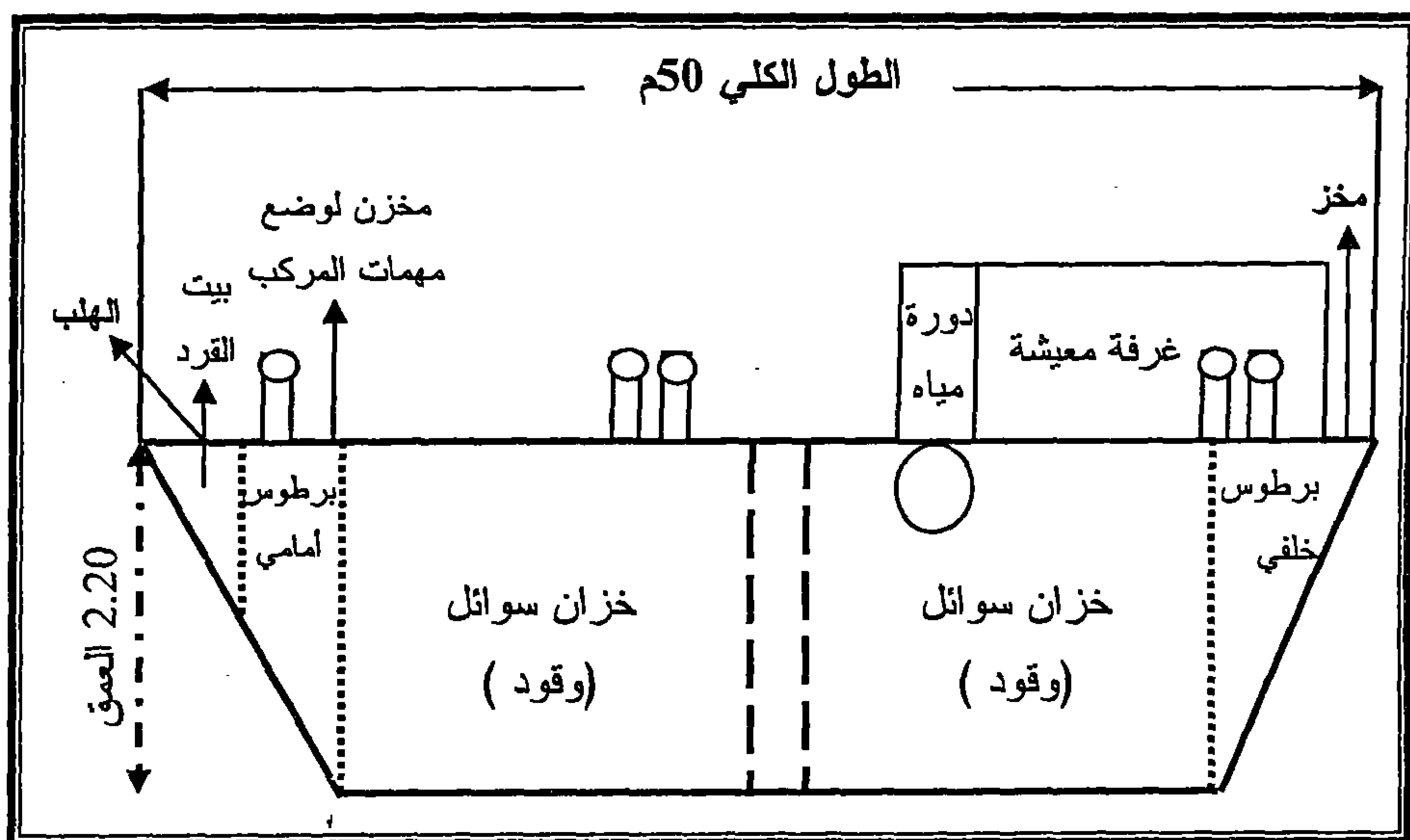
كما يوجد عدد 10 " رفاصات " – أي قـاطرات – للمنـاورة أي لزوم الأعطال، ويعمل بكل منها ريس وميكانيكي. وفي السلسلة الأربـع الأولى تتكون العمالة من خمسة أشخاص بالنسبة للدافع وهـم : الـريس، السكوندي " المساعد "، الميكانيكي، بحارى. وفي المدفوع يوجد شخصان هما : الريس والبحارى. وفي هذه السلسلة يوجد بكل منها عدد 2 ماكينـة وبالتالي عدد 2 ريشة .أما الوحدات التجارية فيوجد بكل منها ماكينة واحدة فقط، وهي في الغالب من نوع جي إم GM ومرسيدس .

ومتوسط قوة المحرك في هذه الوحدات يتراوح ما بـين 240 – 250 حصان، وهي تعمل بالديزل. ويلاحظ في المحركات البحرية عمومًا أن قدرتها على التحكم والسرعة تفوق مثيلاتها في المحركات البرية بسبب قدرتها على المناورة " أي القيام بقطر " أو " شد " الوحدات المعطلة. ومن خصائص هذه المحركات أيضًا أن التبريد بها مائي (أي يسحب المياه من البحر – أو النيل – إلى المحرك ثم يتخلص من هذه المياه إلى البحر مرة أخرى .

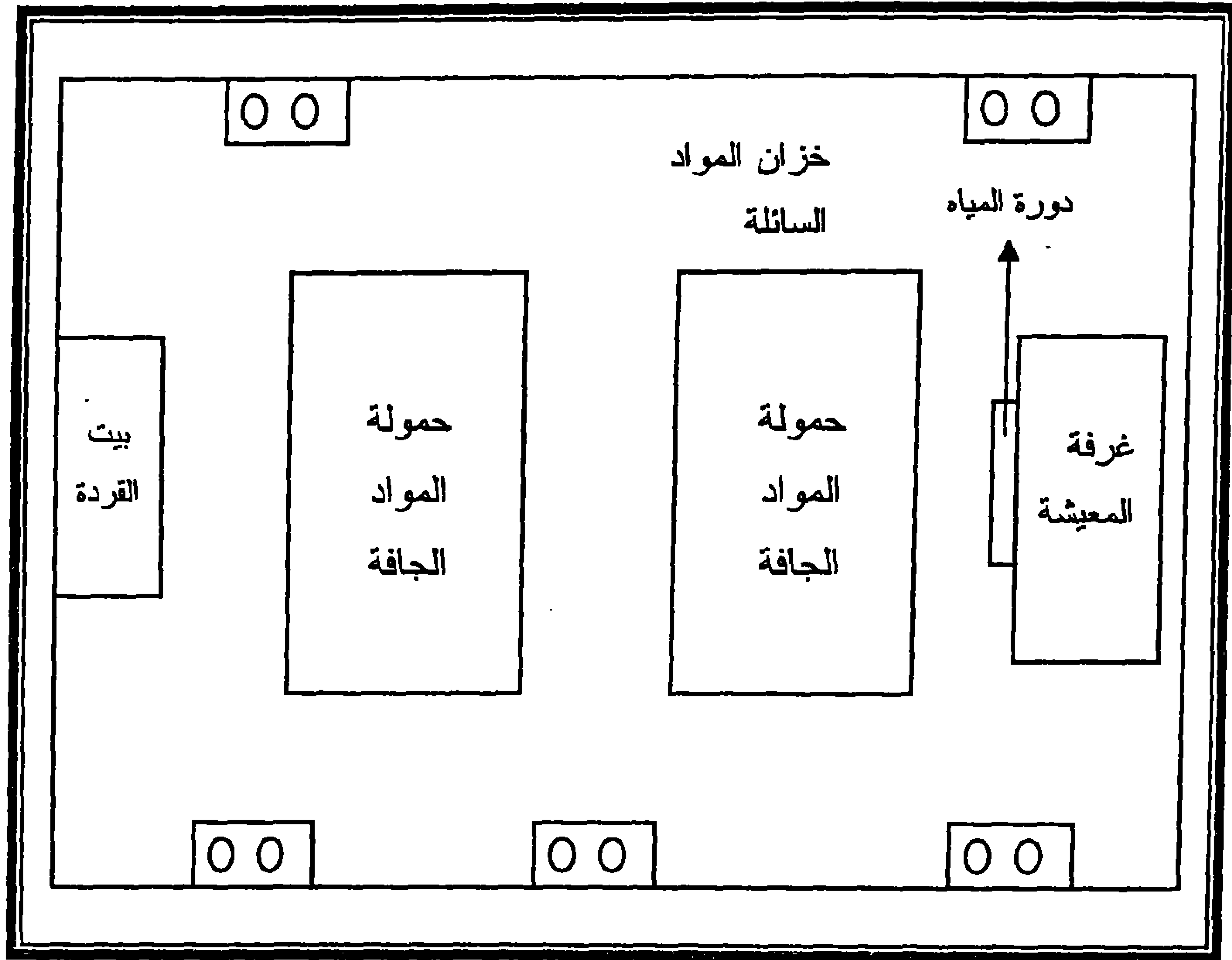
والجديد بالذكر أيضًا أنه يتم تصنيع هياكل هـذه الـسفن فـي " ترسانات بناء السفن " على مستوى الجمهورية مثل ترسـانة الإسـكندرية

وترسانة الإسماعيلية وبورسعيد والمقاولون العرب بالمعصرة، ومصنع الشلقامي في إمبابة ومصنع المهندس منير علوان. بينما يتم استيراد المحركات من الخارج ومتوسط عدد العاملين وقت إجراء الدراسة الميدانية بلغ 1500 عاملاً ومعظمهم من محافظة المنيا

والسفينة عمومًا تتكون من العديد من الأجزاء، والشكل التالي يوضح المسقط الأمامي والمسقط العلوي بهذه الوحدات .



مسقط أمامي لسفينة نقل البضائع



مسقط علوي لسفينة نقل البضائع

ويبلغ طول القطعة الواحدة – الدافع أو المدفوع – حوالي 50 مترًا وسبعة أمتار عرضًا، ويبلغ ارتفاعها حوالي متـران وخمس وعشون سنتيمترًا. ويبلغ الغاطس 20 سم وهي فارغة، ثم تزداد حسب الحمولة ومدى " زيادة " مياه البحر – النهر – أو نقصانها، ففي حالة الزيادة تتراوح ما بين 160 و 170 سم وفي حالة النقصان تتراوح ما بين 110 و 120 سم .

ويواجه عمال الشركة العديد من المشكلات مثل :

1- قلة الحوافز: حيث يذكر الإخباريون أن الحافز يبلغ أربعة جنيهات ويشمل بدل المبيت وبد المخاطر وحافز البحر وخمسون جنيهًا بدل ملابس .

2- ضعف المرتبات .

3- عدم وجود الرعاية الصحية الكافية، وعدم وجود وسائل الإسعافات الأولية داخل الوحدات النهرية خلال الرحلة إذ يتعين على أي فرد تعرض لمشكلة صحية أن يذهب إلى أي منطقة بها وحدة للتأمين الصحي، وإذا تعذر ذلك يتم تلقي العلاج على نفقته الخاصة .

4- ويصدق الشيء ذاته في حالة التعرض للحوادث، فلابد من عمل محضر في أي منطقة يوجد بها فرع للشركة، وإلا يتعين علاج الشخص في أي محافظة أخرى، مما يرهق العمال ماديًا وصحيًا ويستغرق كثيرًا من الوقت والجهد .

5- المشكلات التي يتعرض لها العمال في حالة وفاة أحدهم خلال العمل، وبطء الشركة في اتخاذ الإجراءات اللازمة وقلة تكاليف " الخرجة " التي يحصلون عليها مما يزيد من أعبائهم .

وقد أوضح الاخباريون العديد من الاقتراحات لحل المشكلات سالفة الذكر ومنها :

1 – زيادة المرتبات والحوافز والبدلات ضد أخطار العمل .

2 – الاهتمام بوسائل المعيشة وخاصة الأثاث .

3 – الاهتمام بإعداد غرف المعيشة الإعداد الجيد ودهانها من الداخل بالمواد " العازلة " التي تقيهم الحر الشديد صيفًا والبرودة القارصة شتاءًا، حيث يبلغ ارتفاع سطح الغرف 1.70 سم وهو مصنوع من

الصاج الذي لا يصلح للمبيت كما ذكرنا. علاوة على رداءة وسائل الإضاءة بها حيث أن " لمبات " الإضاءة قوتها 12 فولت وأحياناً لا تعمل ويتم استبدالها بالفانوس (الفنار) الذي يعمل بالكيروسين ويقوم العمال بشرائه علي نفقتهم الخاصة .

القطاع الخاص :

انتهت نتائج الدراسة الميدانية إلى أن القطاع الخاص العامل في إطار النقل النهري للبضائع يأخذ ثلاثة أشكال رئيسية وهي :

أ – العمل ضمن إطار إحدى شركات القطاع الخاص والتي تقوم بتشغيل أساطيلها في النقل، أو تأجير وحداتها إلى مقاولين .

ب – اشتراك عدة أفراد في امتلاك إحدى الوحدات النهرية – أو أكثر – والعمل عليها وإداراتها، ومن ثم يكون المالكون الفعليون هم العمال على هذه الوحدة .

جـ – العمل من خلال نظام " المقاولات "، حيث يقوم المقاولون باستئجار وحدات النقل النهري من إحدى الشركات لنقل البضاعة من ميناء الإسكندرية إلى الأماكن الأخرى وغالبًا ما تكون على مدى مسافات قصيرة .

وقد أوضح الاخباريون أن الوحدات النهرية بالقطاع الخاص قد تشمل : الصندل وهو القاطرة أو الدافع الذي يدفع الوحدة المخصصة للنقل، أي التي يوجد بها " وعاء " حمل البضائع أو ما يسمى " بالماعون "، وهناك أيضًا " الترماي " وهو الوحدة النهرية التي تتكون من قطعة واحدة وهي " الدافع فقط " وفي الوقت ذاته يكون به " ماعون " لنقل البضائع .

وبعض أصحاب هذه الوحدات كانوا يعملون أصلاً بمهنة قبطان بحري. وفي بعض الأحيان تقوم إحدى شركات القطاع الخاص – مثل

شركة النجاح مثلاً – بتأجير هذه الوحدات وبخاصة القاطرة (الدافع) في حين يمتلك بعض الأشخاص (المدفوع). والتأجير يتم باليوم والذي يتراوح ما بين 100 – 150 جنيهًا. ويستطيع " المقاول " أن يستأجر المقطورة أيضًا من أي شركة من الشركات. والبعض الآخر كان يعمل في هذه المهنة من قبل عندما كانت معظم الوحدات غير آلية .

ويطلق أصحاب الوحدات النهرية الخاصة العديد من الأسماء على وحداتهم ومنها : مستورة، الحاج حسني، أبو بكر، الحاج خميس، الحاج متولي، الحاج ضرغام، نجاح، غزال، أحمس، مدينة طنطا، الخير، الرفاعي، مسعد، هبة من الله ... الخ. ويتم تدوين هذه الأسماء لدى السلطات المختصة في الهيئة العامة للنقل النهري عند إجراء التراخيص اللازمة .

ويلاحظ أن هذه الأسماء تشير إلى أصحابها أو إلى بعض القيادات التاريخية، أو أسماء الصحابة، أو تيمنًا ببعض الأمنيات، أو أسماء الأبناء، أو المنطقة التي ينتمي إليها أصحابها ... الخ .

ويتم التعامل بين الوحدات النهرية التابعة للقطاع الخاص وبعض الشركات الأخرى سواء التي يتم التعامل معها " بالنقل بالطن " أو بالإيجار. ومن أمثلة شركات النوع الأول : شركة الحديد والصلب المصرية (بالتبين) وشركة النصر لصناعة الكوك (بالتبين) وشركة السكر والصناعات التكاملية (بالحوامدية). ومن أمثلة شركات النوع الثاني : شركة النجاح (والتي تعمل من ميناء الإسكندرية وحتى منطقة النهضة)، وشركة الخالد للشحن والتفريغ وشركة مصر للألمونيوم (من ميناء الإسكندرية وحتى نجع حمادي)، والشركة المصرية للسبائك الحديدية والتي تختص بالحديد " الخردة " وشركة الإخلاص. والعديد من الشركات

سالفة الذكر هي شركات استيراد وتصدير ولا يوجد لديها أساطيل للنقل النهري. ومن ثم يتم التعامل مع جمعية أونلكس أو الأفراد من القطاع الخاص سواء بالطن أو الإيجار.

وبتحليل طبيعة المشكلات الخاصة بالعمل التي يواجهها عمال القطاع الخاص، أتضح أنها تختلف من فئة لأخرى. فهناك مشكلات عامة يواجهها الجميع بالإضافة إلى أن هناك مشكلات خاصة بكل فئة .

وعمومًا انتهت نتائج الدراسة الميدانية إلى أن المشكلات العامة تتمثل في المشكلات الثابتة التي يتم التعرض لها - بما في ذلك شركات قطاع الأعمال - والخاصة بشرطة المسطحات المائية - والتعرض للسطو أو البلطجة خلال الرحلة من جانب قُطّاع الطرق أو الصيادين ... الخ. - حسبما سبقت الإشارة إليها - بالإضافة إلى بعض المشكلات الخاصة بأصحاب الفئة الثالثة من القطاع الخاص - الأُجراء لدى الغير - وتدور **معظمها حول المشكلات الاقتصادية أو الخاصة بالعمل ومنها :**

1- عدم وجود نقابة تدافع عن حقوق العمال .

2- تعسف أصحاب العمل ضد العمال والفصل التعسفي تجاه بعضهم .

3- عدم التأمين على العمال، من خلال - حسبما أوضح الاخباريون - تواطؤ المقاولين أو أصحاب العمل مع موظفي التأمينات الاجتماعية (*) وترتب على ذلك :

(*) خلال إحدى المقابلات بالدراسة الميدانية أوضح أحد العمال أنه أمضى مدة 16 (ستة عشر) عامًا في العمل لدى أحد المقاولين. وبعد أن أنهى خدمته - ليلتحق بعمل آخر - وجد أن مدة خدمته " التأمينية " هي خمس سنوات فقط، ومن ثم يتقاضى معاشًا شهريًا قدره 60.25 جنيهًا وحصل على مكافأة نهاية الخدمة مقدارها ألف وأربع عشرة جنيهًا وهو متزوج ويعول تسعة أفراد .

4- قلة قيمة المعاش الذي يتقاضاه العامل والذي لا يتجاوز الستون جنيهًا شهريًا في كثير من الأحيان .

5- يتم التأمين على العامل لمدة شهر واحد أو أشهر قليلة – حسبما أوضح المبحوثون – ثم يتم فصلهم بعد ذلك لأن العامل عند تعيينه يُوقّع على نموذج "عمل" ونموذج " فصل " في الوقت ذاته .

6- التعقيدات الإدارية الخاصة باستخراج رخص مزاولة أعمالهم والتي لايساهم أصحاب العمل في حلها .

الجمعية التعاونية للنقل النهري "كونلكس" بالإسكندرية : مثال للقطاع الخاص :

تأسست الجمعية عام 1983 وكانت تضم حينئذٍ ست وعشرون عضوًا، وتأسست لكسر احتكار المقاولين، حيث تعمل مقابل أسعار مقبولة. وهي تضم سبة أعضاء يشكلون مجلس الإدارة، منهم رئيس الجمعية ونائبه والسكرتير وأمين الصندوق والصراف ومسئول عمل الأذونات. وتم تشكيل الجمعية وفقًا لقانون التعاون الإنتاجي والاستهلاكي رقم 110 لعام 1975 والذي ينظم العمل بها. وهو ينص في مادته الأولى على أن التعاون الإنتاجي هو فرع من القطاع التعاوني يعمل على تنظيم وتنمية طاقات الإنتاج في الصناعات الحرفية والخدمات الإنتاجية ويتولى دعمها فنيًا واقتصاديًا وإداريا وعلى الأخص في مجالات التمويل والتوريد والتسويق والتدريب والتنظيم والتعاقد وتنمية المصالح المشتركة لأعضاء الجمعيات التعاونية الإنتاجية وذلك بهدف دعم الاقتصاد القومي في إطار الخطة العامة للدولة وفي ظل المبادئ التعاونية.

كما ينص القانون في مادته الثانية على أن الجمعيات التعاونية الإنتاجية هي منظمات جماهيرية ديموقراطية تتكون طبقًا لأحكام هذا

القانون ممن يباشرون نشاطهم في مجالي الصناعات الحرفية والخدمات الإنتاجية. وقد أوضح هذا القانون في مادته الثالثة أن منظمات التعاون الإنتاجي هي : الجمعيات التعاونية الأساسية والجمعيات التعاونية الإنتاجية الاتحادية والجمعيات التعاونية الإنتاجية العامة والإتحاد التعاوني الإنتاجي المركزي [1] .

ويتم الاكتتاب في الجمعية واشتراك أعضائها بنظام الأسهم. وأعضاء مجلس الإدارة يتقاضون 3 % من صافي ربح الجمعية .

ويتمثل نشاط الجمعية في نقل البضاعة عبر المدن المصرية المختلفة أو من ميناء الإسكندرية إلى داخل البلاد جنوبًا وصولاً إلى أسوان، وتقوم الجمعية بالاتفاق على سعر نقل الطن من البضائع أو إيجار الوحدة (المركب)، ويقوم مجلس إدارة الجمعية بالاتفاق وترتيب العمل مع العملاء في مقابل تقاضي نسبة 5 % من قيمة المبلغ المتفق عليه والباقي يأخذه صاحب العمل. ويتم إنفاق نسبة ال 5 % في المصاريف الإدارية وأجور مجلس الإدارة والباقي يرد في صورة أرباح للأعضاء والذين وصل عددهم الآن (في عام 2006) إلى 62 عضوًا. وكل عضو يمتلك نصيبًا من الوحدة (أي المركب) وله العديد من الأسهم في الجمعية تتراوح ما بين 15 – 300 سهم، وقيمة السهم الواحد هو جنيه مصري واحد .

وجمعية كونلكس هي الجمعية الوحيدة على مستوى الجمهورية التي تعمل في هذا المجال، وتضم 40 وحدة للنقل النهري، بالإضافة إلى

(1) محمد رشاد عبد الوهاب وزميله، قوانين التعاون الإنتاجي والاستهلاكي، ط 9، وزارة الصناعة والتنمية التكنولوجية، الهيئة العامة لشئون المطابع الأميرية، 2001، ص 137 .

وحدات أخرى مملوكة لأشخاص آخرين يمكنها العمل ضمن إطار الجمعية (من الخارج) .

والوحدات هي مراكب يوجد بكل منها ماكينة للتشغيل، ويتــراوح طول كلٍ منها ما بين 45 – 50 مترًا وعرض كل منها يبلغ في المتوسط 7.5 مترًا والغاطس (العمق) يتراوح ما بين 220 – 230 سم. وماكينـــة التشغيل هي ماكينة بحرية تتراوح قوتها ما بـــين 130 – 200 حـــصان. وقيمة كل وحدة حوالي ربع مليون جنيه تتوزع ملكيتها ما بـــين 5 – 10 أفراد ولكن بعض المقاولين – مثل أحمد خليل – يمتلك أكثر مـــن عـــشر وحدات .

والعمل في الجمعية يخضع لرقابة الجهاز المركزي للمحاســـبات، كما يتم التبرع من إيراد الجمعية للشئون الاجتماعية وغيرها(*). والجمعية تخدم منطقة الوجه البحري فقط، ولكنها في الوقت ذاتـــه تـــسمح بتقـــديم الخدمات أو إتاحة العمل للوحدات " الغريبة " أي لأصحاب الوحدات غير المشتركين في الجمعية .

وينتمي أصحاب هذه الوحدات إلى عدة مناطق في الوجه البحري مثل طنطا ودسوق وفوه ومطوبس ورشيد .

كما تقدم الجمعية العديد من الخدمات للأعضاء مثـــل القـــروض "السلف" لإصلاح وحداتهم بما قيمته حوالي خمسة آلاف جنية ويتم سدادها بنظام التقسيط. وللجمعية العديد من صور التضامن المادي الأخرى .

(*) يشكر الباحث الأستاذ عياد تادرس مدير الجمعية على تعاونه معه من خلال عـــدة لقاءات بمقر الجمعية الكائن : الإسكندرية، مساكن النوبارية، بلوك 3، مـــدخل 2 – الورديان، أمام باب جمرك 54 .

ومن ناحية أخرى انتهت نتائج الدراسة الميدانية إلى وجود العديد من المشكلات تواجه العاملين في القطاع الخاص ومنها :

1- مشكلات الصيانة الدورية واشتراطات الهيئة العامة للنقل النهري والتي تفرض على أصحاب الوحدات النهرية " الكشف على البر " مما يكلفهم مبالغ كثيرة ومن ثم صعوبات تجديد رخص تسيير هذه الوحدات .

2- زيادة تكلفة الضرائب المفروضة على أصحاب هذه الوحدات والتي تتراوح – حسبما أوضح المبحوثين – ما بين 1200 – 1700 جنيهًا سنويًا بغض النظر عن عمل أو أعطال هذه الوحدات .

3- التعقيدات الإدارية المرتبطة بعملية التأمينات الاجتماعية وارتفاع قيمتها الشهرية للأفراد العاملين في هذا المجال .

4- كثرة " الإتاوات " التي يدفعها طاقم كل وحدة نهرية عند عبور الأهوسة والكباري للعاملين على هذه الأهوسة والكباري والتي تتراوح قيمتها ما بين 30 – 40 جنيهًا عند كل هويس أو كُبري، وإلا ستكون النتيجة تعطيل سير الوحدة النهرية باختلاق الذرائع المختلفة .

5- زيادة قيم التأمين الشامل على الوحدات النهرية والتي تصل إلى حوالي 18 ألف جنيه، مما يؤدي إلى عدم تأمين الكثير من وحدات النقل النهري .

6- كثرة المشكلات التي يثيرها العاملون في شرطة المسطحات المائية مع طاقم الوحدات النهرية بغرض الابتزاز المادي بشتى السبل والوسائل .

7- التعقيدات الإدارية داخل ميناء الإسكندرية بخصوص تصاريح الدخول والخروج وعمليات تحصيل الرسوم والموافقات الإدارية ... الخ .

8- كثرة الدورات التدريبية المفروضة على العاملين في مجال النقل النهري بغية استخراج أو تجديد رخص مزاولة المهنة والتي تستغرق عدة أيام وتثقل كاهل المرضى والمتقدمين في السن .

وللتغلب على المشكلات السابقة نقترح عدة حلول لها ومنها :

1- اختصار مراحل عملية الدخول والخروج من ميناء الإسكندرية وإجراءات الشحن بصفة عامة .

2- تخفيض قيمة التأمين الشامل على الوحدات .

3- تخفيض الضرائب المفروضة على أصحاب الوحدات النيلية .

4- حل التعقيدات الإدارية الخاصة بعملية استخراج وتجديد رخص العاملين بوحدات النقل النهري .

5- تشديد الرقابة على عمل شرطة المسطحات المائية بما لا يشكل ضغوطاً متزايدة على طواقم الوحدات وفي إطار من تنفيذ القانون .

6- تسهيل عملية التأمين الاجتماعي على العاملين واختصار التعقيدات الروتينية في هذا الصدد. وأن تشمل مدة عملهم الفعلية .

7- تأمين أفراد الوحدة ضد مخاطر الطريق بالسبل المتاحة .

3- المنقولات (البضائع) :

تتعدد المنقولات (البضائع) التي يتم نقلها من خلال وحدات النقل النهري في مصر سواء أكانت هذه الوحدات تابعة للقطاع الحكومي أو قطاع الأعمال العام أو الشركات أو القطاع الخاص .

وتتنوع هذه المنقولات ما بين السلع الزراعية وقصب السكر والسلع الصناعية مثل السكر الخام والبترول والمازوت والسولار والكيروسين وفحم الكوك والألومنيوم والمولاس (العسل الأسود) وكذلك سلع المناجم والمحاجر مثل الفوسفات والفحم الحجري والحجر الجيري

والطينة والكبريت والفلوسبار، بالإضافة إلى بعض السلع الأخرى مثل البضائع والمهمات والسيلكون والسبائك والستائر .

واضح إذن تعدد هذه السلع وتنوعها ما بين الزراعية والصناعية والخاصة بالمناجم والمحاجر وغيرها من السلع الأخرى ولو تم نقلها من خلال الشاحنات لتكلف ذلك كثيرًا واحتاجت إلى عدد كبير جدًا من هذه الشاحنات، بل إن بعضها لا يصلح معه الشاحنات كوسيلة نقل .

ومن ناحية أخرى نجد كثرة الكميات المنقولة (بالطن) حيث بلغت مثلاً في عام 1999 – كما سنعرض بعد قليل – 2.072.262 مليون طن، كما نجد أيضًا اتساع المدى المكاني الذي يتم فيه عمليات الشحن والتفريغ ليشمل – تقريبًا – كل المحافظات المطلة على نهر النيل في الوجهين البحري والقبلي ويشمل – كما سيتضح لنا – محافظات القاهرة والإسكندرية والجيزة والقليوبية والمنيا وأسيوط وسوهاج وقنا والأقصر وأسوان.

ولتأكيد كل هذه الحقائق نعرض في الفقرات القليلة القادمة بعض الجداول التي تلقي الضوء عليها .

جدول يوضح تطور جملة المنقول بمصر عن الفترة من 1995 – 1999[1]

السنة	كمية المنقول بالطن
1995	3106319
1996	3006509
1997	2848496
1998	2539704
1999	2072262

(1) الجهاز المركزي للتعبئة العامة والإحصاء، النشرة السنوية لمنقولات الوحدات الآلية في قطاع النقل النهري، قطاع الأعمال العام، 1999، ص 6 .

جدول يوضح البضائع المفرغة بالمراسي طبقًا لتقسيماتها السلعية والأهمية النسبية لها عام 1999[1]

السلع	بالطن	الأهمية النسبية %	بالألف طن. ك	الأهمية النسبية %
المجموع الكلي	2072262	100	841743	100
جملة السلع الزراعية	280678	13.5	10673	1.3
قصب السكر	280678	13.5	10673	1.3
جملة السلع الصناعية	821447	39.6	394365	46.8
سكر خام	20199	1.0	2242	0.3
بترول	135841	6.6	68336	8.1
مازوت	156707	7.6	45255	5.4
سولار	37440	1.8	15579	1.8
كيروسين	30056	1.4	3912	0.5
فحم كوك	96260	4.6	50225	6.0
ألومنيوم	10133	0.5	11244	1.3
مولاس	334811	16.1	197572	23.4
جملة سلع المناجم والمحاجر	937768	45.3	402898	47.9
فوسفات	224134	10.8	160632	19.1
الفحم	49993	2.4	24247	2.9
فحم حجري	68899	3.3	38377	4.6
الحجر	190100	9.2	34978	4.1
حجر جيري	326080	15.7	69165	8.2
بيريت	2993	0.2	1668	0.2
طينه	44468	2.2	46029	5.5
كبريت	30381	1.5	27169	3.2
فلوسبار	720	-	633	0.1

---

(1) نفس المرجع السابق، ص 19 .

جملة السلع الأخرى	32369	1.6	33807	4.0
بضائع ومهمات	7456	0.4	5096	0.6
سيلكون	16855	0.8	24115	2.8
سبائك	1688	0.1	1488	0.2
ستائر	6370	0.3	3108	0.4

جدول يوضح البضائع المنقولة على وحدات آلية حسب المحافظات والمجموعات السلعية والأهمية النسبية لها عام 1999(1)

المجموعات السلعية – المحافظات	السلع الزراعية			السلع الصناعية			سلع المناجم والمحاجر		
	المفرغة		المشحونة بالطن	المفرغة		المشحونة بالطن	المفرغة		المشحونة بالطن
	بالطن	بالألف طن. ك		بالطن	بالألف طن. ك		بالطن	بالألف طن. ك	
القاهرة	-	-	-	515	299	217835	775868	309248	-
الإسكندرية	-	-	-	197479	91283	8364	-	-	152266
الجيزة	-	-	-	262792	158220	99965	-	-	-
القليوبية	-	-	-	-	-	-	-	-	-
المنيا	-	-	-	-	-	-	-	-	516180
أسيوط	-	-	-	343	342	238469	140358	82652	-
سوهاج	11056	4328	11056	89349	14721	29976	1528	440	-
قنا	198261	3461	198261	158600	58677	198154	8654	3569	-
أسوان	71361	2884	71361	84156	57693	28684	11360	6989	269322
مدينة الأقصر	-	-	-	28213	13130	-	-	-	-
الجملة	280678	10673	280678	821447	394365	821447	937768	402898	937768

(1) نفس المرجع السابق، ص17.

وفي عام 1999 جاء ترتيب مجموعات السلع طبقًا لإجمالي كمية البضائع المنقولة كما يلي : بلغت نسبة سلع المناجم والمحاجر 45.3 % يليها السلع الصناعية بنسبة 39.6 % والسلع الزراعية بنسبة 13.5 % والسلع الأخرى بنسبة 1.6 % .

وتعتبر سلع المناجم والمحاجر من أهم السلع المنقولة نهريًا حيث بلغ إجمالي المنقول منها 937768 طنًا عام 1999 مقابل 1262324 طنًا عام 1998 بنقص قدره 25.7 %. ويعتبر الحجر الجيري من أهم السلع المنقولة من مجموعة سلع المناجم والمحاجر حيث بلغت كميته 326080 طنًا بنسبة 34.8 % من جملة سلع المناجم والمحاجر عام 1999 يليها الفوسفات والحجر والفحم الحجري .

وتأتي السلع الصناعية في المرتبة الثانية من جملة المنقول إذ بلغت كميتها 821447 طنًا عام 1999 ويعتبر المولاس من أهم هذه السلع المنقولة عام 1999 يليه المازوت والبترول وفحم الكوك والسولار والكيروسين .

وتأتي السلع الزراعية في المرتبة الثالثة إذ بلغت كميتها 280678 طنًا وهي تمثل المنقول من قصب السكر عام 1999، ويأتي بعد ذلك مجموعة من السلع الأخرى بلغت كميتها 32369 طنًا عام 1999 مقابل 2353 طنًا عام 1998 بزيادة قدرها 1276.2 % .

وفي عام 2000 جاء ترتيب مجموعات السلع طبقًا لإجمالي كمية البضائع المنقولة كما يلي : بلغت نسبة سلع المناجم والمحاجر 44.4 % يليها السلع الصناعية بنسبة 37.9 % ولسلع الزراعية بنسبة 14.3 % والسلع الأخرى بنسبة 3.4 % .

وبلغ إجمالي المنقول من سلع المناجم والمحاجر 792439 طنًا ومن أهمها الحجر الجيري يليه الفوسفات والحجر والفحم الجيري. وبلغ إجمالي كمية السلع الصناعية المنقولة 678030 طنًا ومن أهمها المولاس ثم المازوت ثم فحم الكوك والبترول. وبلغ إجمالي كمية السلع الزراعية المنقولة 255756 طنًا، ومن أهمها قصب السكر يليه الذرة الصفراء. وأخيرًا تأتي السلع الأخرى بمقدار 60487 طنًا .

وفي عام 2001 جاء ترتيب مجموعات السلع طبقًا لإجمالي كمية البضائع المنقولة كما يلي : بلغت نسبة سلع المناجم والمحاجر 37.8 حيث بلغت 811909 طنًا ومن أهمها الحجر الجيري، ويليه الفوسفات والحجر والفحم الحجري، وبلغت نسبة السلع الصناعية 34.6 % حيث بلغت كميتها 741382 طنًا، ثم السلع الأخرى بنسبة 15.6 % حيث بلغت كميتها 334997 طنًا وأخيرًا السلع الزراعية بنسبة 12 % وبلغت كميتها 257358 طنًا .

وفي عام 2003 بلغ إجمالي السلع المنقولة 1624311 طنًا وأعلى نسبة منها هي السلع " المتنوعة " والتي بلغت نسبتها 33.4 %وبلغ إجمالي المنقول منها 542437 طنًا، يليها السلع الصناعية بنسبة 28 % وبلغ إجمالي المنقول منها 454636 طنًا ومن أهمها المولاس ثم المازوت ثم السولار وفحم الكوك. ثم يليها سلع المناجم والمحاجر بنسبة 26.5 % وبلغ إجمالي المنقول 429728 طنًا ومن أهمها الحجر الجيري ثم الفوسفات ثم الكبريت ثم الطينة. وأخيرًا توجد السلع الزراعية بنسبة 12.2 % وبلغ إجمالي المنقول منها 197510 طنًا ومن أهمها قصب السكر .

وفي عام 2004 بلغ إجمالي السلع المنقولة 1686290 طنًا وتضم أربعة مجموعات كان أولها السلع (المتنوعة) بنسبة 31.8 % وبلغ إجمالي

المنقول منها 536055 طنًا، ثم السلع الصناعية بنسبة 29.7 % وبلغ إجمالي المنقول منها 500241 طنًا ومن أهمها المولاس ثم المازوت ثم السولار ثم فحم الكوك. ثم سلع المناجم والمحاجر بنسبة 26.1 % وبلغ إجمالي المنقول منها 439731 طنًا، ومن أهمها الحجر الجيري ثم الفوسفات والكبريت والطينة. وأخيرًا السلع الزراعية بنسبة 12.4 % وبلغ إجمالي المنقول منها 210263 طنًا وتتمثل في قصب السكر[1] .

---

1 - نفس المرجع السابق، الإصدارات من 1999 - 2004 .

المبحث الثاني
نظام العمل

يبدأ نظام العمل في قطاع نقل البضائع بعملية الشحن، حيث يتم شحن البضائع المستوردة من الموانئ المصرية وأهمها على الإطلاق – وما له صلة بالنقل النهري – هو ميناء الإسكندرية .

يعتبر **ميناء الإسكندرية**(1) من أقدم موانئ العالم، حيث تمتد جذوره إلى حوالي 400 (أربعة آلاف) عام. ويرجع تاريخه إلى الفراعنة الذين قاموا بإنشاء ميناء غرب جزيرة فرعون (فاروس)، وكان هذا الميناء يسمى " راكودة " ويقع شمال جزيرة " فاروس "، وهي منطقة رأس التين الحالية، ومنذ عدة قرون حدث هبوط كبير لهذا الميناء، كما غطت الرمال الجزء الأكبر منه، إلى أن جاء الإسكندر الأكبر عام 331 ق. م وعهد إلى المهندس دينوقراط بتشييد ميناء الإسكندرية وذلك بربط جزيرة فاروس بالشاطئ بواسطة جسر طوله حوالي 1200 متر وعرض 200 متر وكان يسمى " التيتاسنار " وبذلك تكون حوضين أحدهما في الشمال الشرقي وكان يستعمل في الأغراض الحربية (الميناء الشرقي حاليًا) والآخر في الجنوب الغربي (موقع ميناء الإسكندرية الحالي) وكان يستعمل في الأغراض التجارية.

وفي عهد محمد علي أنشئت عدة أعمال صناعية بحرية بالميناء الغربي وأهمها دار الصناعة وترسانة الإسكندرية، وكان لحفر ترعة المحمودية عام 1819 أثر كبير في ازدهار الإسكندرية وسهولة حركة

---

(1) بيانات رسمية غير منشورة من هيئة ميناء الإسكندرية. ويشكر الباحث اللواء بحري محمد أحمد إبراهيم يوسف رئيس الهيئة واللواء نبيل حلمي مدير إدارة الحركة بالميناء .

تداول البضائع. وفي سنة 1852 تم إنشاء خط سكة حديد بين الإسكندرية والقاهرة لربط الميناء الأول بالعاصمة. وفي عام 1953 تم إنشاء حوض منفصل للبترول، وإنشاء أرصفة للركاب عام 1960 .

ويشمل الهيكل التنظيمي للميناء رئيس الهيئة ونائب رئيس الهيئة ومستشار رئيس الهيئة، كما تضم بعض الإدارات الرئيسية مثل الإدارة المركزية للحركة، والشئون الهندسية، والمالية والتجارية والفنية، والشئون القانونية، والمتابعة، والتخطيط، والأمن حيث نجد أن مدير أمن الميناء يتبع فنيًا وزارة الداخلية وإداريًا يتبع هيئة الميناء. ويوجد بالهيئة حوالي ثلاثة آلاف ما بين عمال وموظفين وفنيين ... الخ .

ويشكل ميناء الإسكندرية أحد منظومة الموانئ المصرية – وأهمها على الإطلاق – بالإضافة إلى الموانئ الأخرى على البحر المتوسط مثل ميناء بورسعيد – الذي يشمل بورسعيد وميناء شرق بورسعيد وميناء العريش – وميناء دمياط ورشيد، وعلى البحر الأحمر مثل ميناء سفاجا والقصير وغيرها وكلها تساهم في حركة التجارة البحرية من وإلى مصر.

وفي عام 1986 تم إنشاء ميناء الدخيلة وحدثت تطورات في الفترة من الستينات إلى الثمانينات، حيث كان يوجد 57 رصيف في ميناء الإسكندرية و17 رصيف في ميناء الدخيلة، بعضها للبضاعة العامة والأخرى للحاويات (بترول – غلال – المولاس " العسل الأسود " – الحديد الخردة ...) .

وينفرد ميناء الإسكندرية بوجود منطقة مخطاف داخلي تستخدم في تفريغ الخشب والطَفلة والكبريت ونوعيات معينة من الفحم ... وقد بلغ عدد السفن التي عملت بالميناء عام 2006 حوالي خمسة آلاف سفينة حمولة كل منها تتراوح ما بين ألف وثمانون ألف طن. والحمولات الكبيرة

يتم توجيهها إلى ميناء الدخيلة بسبب أعماقه الكبيرة. وهذه السفن ترفع أعلام دول مختلفة. وتبلغ نسبة السفن المصرية العاملة حوالي 9 % من العدد الكلي للسفن. ومعظم الأعلام التي تُرفع على السفن هي أعلام بنما وليبريا وكوريا الشمالية لقلة الضرائب والرسوم التي تفرض عليها وسهولة الإجراءات الإدارية المتبعة لتسجيل السفن بهذه الدول .

... هذا وتصل إلى الميناء بعض الأفواج السياحية بمتوسط وقدره 150 ألف سائح سنويًا. وبالنسبة للبضاعة تصل إلى حوالي 42 مليون طن " صادر ووارد " – حسب إحصائيات 2006 – وهي تشمل بضائع متعددة تصل في الحاويات داخل " كونترات " مغلقة مصممة لحملها ونقلها من خلال الأوناش. وقد بلغ جملة الحاويات التي وصلت ميناء الإسكندرية في 2006 حوالي 800 ألف حاوية .

وتحتوي الحاوية – على ما ذكرنا – العديد من البضائع مثل الملابس والأجهزة الكهربائية والأقمشة والقمح والحديد " البليت " والدقيق، ويتم تصدير الأرز والفاكهة والرخام و " بسائل " النخيل وبعض أنواع الأقمشة كما يتم تصدير البصل والثوم والبطيخ والبرتقال والعنب والسيراميك إلى بعض الأسواق العربية القريبة مثل لبنان وسوريا ... وبخصوص البضائع التي يتم نقلها من خلال النقل النهري يتم استيراد الطَفْلة والكبريت والأخشاب. كما تعمل السفن من وإلى ميناء الإسكندرية مع موانئ تركيا وقبرص وإيطاليا وفرنسا وإنجلترا والجزائر وتونس والمغرب وليبيا ... الخ .

وعملية دخول السفينة إلى ميناء الإسكندرية تتم بالدرجة الأولى من خلال " التوكيل " الذي يتم الترخيص له من وزارة النقل البحري، وتبدأ عملية الاتصالات قبل الدخول إلى المياه الإقليمية حيث يتم الاتصال

بين السفينة والميناء من خلال جهاز اللاسلكي ويتم أخذ بياناتها والتوكيل الذي تعمل من خلاله، ويتم بعث هذه البيانات من خلال " مانافستو " أي بيان مكتوب مدون به جنسية السفينة والدولة القادمة منها ونوع البضاعة والجهة المستوردة وميعاد مغادرة البلد القادمة منها وتوقع ميعاد الوصول .

ومن خلال ذلك يتم " طلب تراكي " أي رسو السفينة وهذا يتطلب إعداد الرصيف الملائم، وتقوم الإدارة المالية بالميناء بإعداد فاتورة الحساب بالدولار الأمريكي – عدا السفن المصرية – ويتم دفع مبلغ معين " تحت الحساب " إلى أن تتم التسوية .

وعندما تصل السفينة، يتم الإبلاغ عن ذلك ويتم توجيهها إلى الرصيف الملائم وتتولى إحدى الشركات التابعة للقطاع الخاص عملية تفريغ الحمولة ونقلها إلى خارج الميناء عبر الهويس إلى ترعة النوبارية، وكما أوضحنا سلفًا، فإنه يتم مخاطبة الميناء بموقع السفينة – قبل دخولها المياه الإقليمية – وكذلك تحديد المرشد الذي سوف يرشدها ويوجهها إلى الرصيف الملائم، ومن ثم فإن مهمة المرشد هنا جوهرية حيث يتم من خلاله دخول وخروج السفينة من الميناء. والجدير بالذكر أنه يتم التعامل مع السفينة – على بعد ثلاثين كيلومترًا من الميناء، كما يتم التعامل معها من خلال الفنار في محيط دائرة تبلغ ستة كيلومترات .

ومن ثم نرى أن **الحاوية** تعتبر وسيلة نقل هامة الآن. وتدل الإحصاءات المختلفة أن 60 % من البضائع العالمية يتم نقلها من خلال الحاويات، وترتب على ذلك الاستغناء عن العمالة الزائدة، ففيما مضى كانت كفاءة الموانئ تُقاس بعدد العاملين والشيالين بها والتي كانت تتناسب مع نوعية البضائع التي تنقلها السفن. ولكن نظرًا لتحويتها فقد تم الاستغناء عن المخازن التي كانت توجد بالموانئ وهدمها وتحويل الأماكن التي كانت

توجد عليها إلى ساحات تخزين يتم من خلالها نقل وتداول الحاويات من وإلى الميناء لاستكمال الحلقة اللوجيستية .

... هذا وتمت العديد من عمليات التطوير بالميناء التي تهدف إلى تحويل الميناء من موانئ الجيل الثاني إلى موانئ الجيل الرابع والتي تستخدم تكنولوجيا المعلومات وتطوير الطرق الرئيسية وكباري الميناء للتحكم في حركة النقل الثقيل وفتح محاور للطرق السريعة وإصلاح بنية الميناء بالتحكم في مصادر التلوث مع تقليل حركة النقل في شوارع مدينة الإسكندرية وإعادة تخطيط الساحات والمستودعات لتحسين حركة تداول البضائع وخدمات الميناء. وكل ذلك بهدف زيادة أعداد السفن القادمة والمغادرة مما سيؤدي إلى زيادة الإيرادات وتحقيق أكبر دخل ممكن مع تحسين مستوى الخدمة مما يعود بالنفع على الميزانية العامة للدولة، وتم افتتاح كثير من هذه المشروعات في عام 2006 م. والميناء – عدا ميناء الدخيلة – يضم 54 باب تنتهي في منطقة المكس .

وعلى الرغم من كل هذه الجهود، إلا أنه توجد كثير من **المشكلات** التي يواجهها الميناء وتدور حول الحاجة إلى المبالغ الكبيرة للتطوير سواء في زيادة عدد الأرصفة، حيث يتكلف الرصيف الواحد حوالي 200 مليون جنيه، أو زيادة عدد القاطرات، فالقاطرة الواحدة يبلغ ثمنها حوالي 20 مليون دولار، وهذه القاطرات تساعد على رسو السفن ومغادرتها للأرصفة. والوضع الراهن الآن يتمثل في أن المراكب التي تبلغ حمولاتها 180 ألف طن لا تتوفر قاطرات لسحبها، بالإضافة إلي المبالغ اللازمة لصيانة الميناء، فالمبالغ اللازمة للصيانة كبيرة جدًا ولذلك يجري التخطيط الآن لبناء " ميناء وسيط " لتزويد طاقة الأرصفة بقيمة إجمالها مقدارها 3.6 مليار جنيه مصري وتشمل 20 رصيف .

ولحل كل هذه المشكلات لابد من ضخ استثمارات جديدة، وإنشاء شركات حاويات تابعة للقطاع الخاص والسماح للشركات الأجنبية من هونج كونج أو دبي بالاشتراك في العمل بنظام ال BOT وهذا من شأنه تطوير الميناء وتشغيل المزيد من الأيدي العاملة وضخ عملات أجنبية وإيرادات أكبر وذلك بالطبع بضوابط معينة لا تخل بمبدأ السيادة الوطنية .

ومن ناحية أخرى – وما له صلة هامة بالنقل النهري – لابد من توفير سفن للنقل النهري تستطيع أن تعمل في حوض ميناء الإسكندرية وذلك لنقل البضائع مباشرة من السفن القادمة إلى الميناء والعكس ووضع هذه البضائع داخل السفينة النهرية داخل منطقة المخطاف أو على الأرصفة، وتحمل البضائع على السفن النهرية والتي تأخذ طريقها من خلال ترعة النوبارية ومنها إلى باقي مناطق الجمهورية، ومن شأن ذلك أن يوفر الجهد والوقت والمال المستخدم في نقل البضائع من خلال وسائط متعددة بعد ذلك مثل " المواعين " وسيارات النقل ... وهنا يتضح لنا أن عملية التفريغ تتم من خلال " الأوناش " على " مواعين " – أي مراكب صغيرة – ثم السفينة النهرية .

ولا توجد علاقة بين عمليات الشحن والتفريغ والنقل، بمعنى أنه فيما مضى كان عمال المركب هم الذين يتولون عمليات تحميل أو شحن المراكب وتفريغها، وكانت هذه العملية شاقة جداً لأنها كانت يدوية وتعتمد على الجهد البشري من خلال الحمل على الأكتاف، وكانت تستغرق وقتاً أطول ... وبالطبع كان يتخللها العديد من الظواهر الفولكلورية مثل الأغاني المرتبطة بالعمل والتي تشحذ الهمم وتخفف من وطأة هذه المشقة، سواء خلال عملية الشحن أو التفريغ وكانت تستلزم العديد من الأيدي العاملة .

أما الآن فالعملية برمتها – باستثناء بعض الحالات القليلة – تعتمد على الماكينات وآلات الرفع والأوناش " اللودر " والحفار والسير والتي تقوم بشحن البضائع من السفينة الموجودة بالمخطاف في الميناء إلى وحدة النقل النهري، ويحدث الشيء ذاته خلال التفريغ. وهذا أدى إلى سرعة العمل وقلة الوقت والجهد المبذول، كما أدت إلى فصل هذه العملية عن إطار عمل طاقم الوحدة النهرية والذي يقتصر عمله فقط على السير بالرحلة لتوصيل الشحنة من مكان الشحن إلى مكان التفريغ. وترتب على ذلك أيضًا اختفاء كثير من الظواهر الفولكلورية التي كانت مصاحبة لهذه الأعمال مثل أدوات العمل اليدوي ذات العلاقة وكذلك الأغاني الشعبية ... ويتعين على " صاحب البضاعة " أن يقوم بتفريغ الشحنات المملوكة له على عربات والتي تتولى نقلها إلى الأماكن المختلفة البعيدة عن مجرى نهر النيل .

ويختلف زمن الشحن حسب نوع البضاعة وآلة الشحن، ويستغرق الزمن من عدة ساعات وحتى يومين كاملين .

ويوجد بكل وحدة نهرية طاقم للعمل تتمثل مهمته الأساسية في " توصيل " الشحنة من مكان الشحن وحتى مكان التفريغ وضمان سلامتها – أي الشحنة – بمعنى أن تصل إلى مكانها دون أن تتعرض للتلف أو الفقد بأي شكل من الأشكال .

وفي الوحدات النهرية الكبيرة، أي التي تتكون من وحدتين : الدافع (أي التي يوجد بها ماكينة التسيير) والمدفوع (أي التي لا تحمل الماكينة وإنما تخصص فقط لحمل الشحنة) يتكون طاقم الوحدة من الآتي(*) :

(*) يمثل هذا التنظيم معظم الوحدات النهرية التابعة للشركات المختلفة .

1- الريس : وهو الذي يمسك بزمام قيادة الوحدة ويتحمل عبء مسئولية الوحدة خلال السفر وما عليها من شحنة. وهو الذي يمسك " الدفة " أو " الضمان " الذي يحدد اتجاه الوحدة وهو يماثل " عجلة القيادة " في السيارات .

وهو يمثل أعلى سلطة في إطار الهيكل التنظيمي لطاقم الوحدة، وهو يسمى أيضًا " البحار " ويحمل رخصة – صادرة من الهيئة العامة للنقل النهري – تسمى بحري ممتاز. وللحصول عليها لابد من أن يكون لديه خبرة كبيرة في العمل ويتم اختباره من جانب مهندسين ملاحيين تابعين للهيئة، ورخصته هذه تخوّله استلام أسطول أو وحدة نهرية. وهي تعادل " رخصة درجة أولى " بالنسبة لقيادة الشاحنات البرية أو السيارات عمومًا. وهي تخوّله – كما ذكرنا – لقيادة أسطول مكون من وحدتين – أو حتتين – هما الدافع أي الوحدة التي توجد بها ماكينات التشغيل وجزء آخر لنقل الشحنات، والمدفوع – والذي هو بمثابة المقطورة – التي يتم فيها " تحميل " الشحنات المنقولة. والريس هو الذي يحدد خط سير الأسطول ويوزع العمل .

ومن سمات الريس أيضًا معرفة الأماكن التي تمر بها الوحدة جيدًا سواء أكانت مدنًا أو قرى أو حتى صحراء جرداء من الإسكندرية وحتى أسوان ويكسب ذلك بالخبرة بالدرجة الأولى. كما يدرك الريس جيدًا خط السير الملاحي. ففي نهر النيل توجد أماكن مرتفعة وأخرى منخفضة حسب الأعماق وهناك الجزر والأماكن الحجرية .

2- الريس الثاني أو " السوكوندو " وهو مساعد الريس حيث يتولى مساعدته في قيادة الأسطول وغالبًا ما يكون مسئولاً عن " المدفوع "

وهو يسمى مساعد الريس على الحبال، أو " ريس الصندل " ويخضع عمله للمسئولية المباشرة لريس الأسطول .

3- الميكانيكي : وهو المسئول عن ماكينات التشغيل، حيث يتولى تشغيلها وصيانتها ومتابعة الزيت والسولار وتصليح الأعطال البسيطة، أما الأعطال الجسيمة فيبلغ بها المسئولين بشركة النيل العامة للنقل النهري لإصلاحها أو صاحب العمل في القطاع الخاص. وهو المسئول أيضًا عن " الشرك " أي الأماكن التي توجد بها الماكينات داخل " الدافع ".

4- مساعد الميكانيكي : ويتولى مساعدة الميكانيكي في عمله ويحل محله خاصة عندما يكون مشغولاً بعمل ما .

5- ريس الصندل : أي ريس المدفوع حيث يكون مسئولاً عنه مسئولية مباشرة وبخاصة عما يوجد بها من شحنات وأحيانًا يقوم " السكوندو " بهذه المهمة .

6- البحاري : ويأتي أسفل هرم السلطة وفي نهاية الهيكل التنظيمي ويساعد الآخرين في أعمالهم وبخاصة عند "رسو" الأسطول أو توقفه وعند سيره، ويربط "" الوابور " – الدافع – بالحبال والأسلاك في الشاطئ عند التوقف، كما يُحضر الطعام والشراب لأفراد الطاقم .

... وعمومًا نجد أن المسئولية المباشرة لجميع العاملين تقع على عاتق ريس الأسطول. ومن ناحية أخرى انتهت الدراسة الميدانية إلى أن جميع العاملين من طاقم الوحدة يكونون من الأقارب أو على الأقل من منطقة واحدة وذلك لضمان تناغم العمل والمعرفة الوثيقة بكل منهم للآخر مما يقلل من حدوث الخلافات بينهم ويساهم في إنجاز العمل خلال الرحلة.

وفي **القطاع الخاص** يقل عدد طاقم الوحدة - بطبيعة الحال - نظرًا لصغر حجمها عن مثيلتها التابعة للشركة العامة للنقل النهري أو شركات قطاع الأعمال العام الأخرى، ومن ثم يعمل بها ما بين 3 - 5 أشخاص، وهم عدد 1 ميكانيكي و 2 ريس وغالبًا ما يكون الطاقم هو ذاته صاحب الوحدة النهرية أو على الأقل من الأقارب. ويشتركون معًا في المأكل والمشرب طيلة فترة الرحلة. ويرى الاخباريون أن الأقارب الذين يعملون على وحدة نهرية واحدة يكون " قلبهم " على العمل ويعملون بجد ولا يسمحون بالأعطال أو يسرعون بإصلاحها، بينما " الغريب " من الممكن أن يتسبب في الخسارة .

وعمومًا أوضحت الدراسة الميدانية أن معظم العمال أميون وبعضهم يستطيع القراءة والكتابة والقليل منهم حاصل على شهادة التعليم المتوسط " الدبلوم " .

والعمل في مجال النقل النهري هو عمل وراثي بالدرجة الأولى يتوارثه الأبناء من الآباء والأجداد، وكان في البداية يقوم على النقل بالوحدات الشراعية والتي تعتمد على دفع الهواء للشراع من الشمال للجنوب عندما كانت الوحدات تسير من الشمال للجنوب، وكان يعتمد على دفع تيار المياه من الاتجاه العكسي أي من الجنوب إلى الشمال. ثم تطور العمل من الوحدات الشراعية إلى " الوابور " أو " الغليون " أي القاطرة التجارية النهرية التي تجر عدة " مراكب " سواء باتجاه الشمال أو الجنوب... واستمر الحال كذلك - حسبما يذكر الاخباريون - إلى أن جاء رجل من بلجيكا وعرض " توريد " الماكينات إلى أصحاب المراكب لتحديثها، وقام أحد أصحاب هذه المراكب بأخذ هذه الماكينات " ببلاش " أي دون مقابل مادي - حسبما يذكر الاخباريون - وباعها إلى أصحاب

المراكب. وشيئًا فشيئًا حلت المراكب التجارية الحديثة كبيرة الحجم والتي توجد بها ماكينات الدفع وأماكن لتحميل السلع أيضًا، حلت محل المراكب القديمة والتي اقتصر عملها على نقل الركاب عبر ضفتي النهر وبخاصة في فروع النيل .

ويستمر العامل في العمل حتى بلوغ سن المعاش وهو ستون عامًا. ولكن من الممكن بعد قضاء عشرون عامًا في الخدمة أن يستقيل العامل ويحصل على مكافأة ومعاش مبكر يتراوح ما بين 200 – 250 جنيهًا .

وبعد انتهاء فترة عمله بالشركة يقوم العامل بأحد الأعمال الآتية :

1- الحصول على مكافأة نهاية الخدمة وبدء مشروع تجاري جديد .
2- العمل في النقل السياحي (ريس – ميكانيكي) .
3- العمل في مجال القطاع الخاص والاشتراك في ملكية " وابور " خاص.
4- العمل في مجال الزراعة وتربية الحيوانات .
5- عدم العمل نهائيًا وبخاصة في حالة تقدم السن أو الإصابة بالأمراض المزمنة والفتاكة أو الشيخوخة .

وعمومًا يبدأ **الاستعداد للرحلة** قبل عملية الشحن مباشرة، وتختلف مدة الشحن باختلاف نوع البضاعة والتي قد تتم في خلال يوم واحد أو يومان. وخلال رسو الوحدة النهرية انتظارًا لدورها في عملية الشحن يتم تنظيفها كما يتم شراء الطعام اللازم خلال الرحلة والذي يتكون بالدرجة الأولى من الخبز والبقوليات مثل الفول والعدس وكذلك الزيت والبصل وبعض الخضروات .

وخلال فترة الانتظار لحين الانتهاء من عملية الشحن، يتم تقسيم طاقم العمل إلى قسمين أو ورديتين : الأولى تنام والأخرى تقوم بالحراسة – حتى والمراكب فارغة – حفاظًا على مكوناتها والآلات وغيرها. وخلال

وقوف الوحدة ليلاً وهي محملة بالبضائع لابد من عدم نوم البعض للقيام بحراستها وبخاصة في الأماكن غير الآمنة أو المعروف عنها عمليات السطو المسلح مثل أسيوط .

وبعد الشحن يبدأ **الاستعداد للسفر**، ويتم ذلك من خلال عدد من الطقوس. وتبدأ هذه الطقوس بالدعاء إلى الله بسلامة الرحلة – سواء الطاقم أو الشحنة – ثم يطمئن الريس على الشحنة وجهاز الضمان (عجلة القيادة) وجهاز آخر يستخدم في السير يسمى " هدو " المركب، ثم يقول الريس موجهًا كلامه إلى الميكانيكي " عالاسطة " أي أنا جاهز للسفر ويتعين عليك أن تجهز ماكينة التشغيل فيرد الميكانيكي على الله. وعندها يقوم الميكانيكي بعمله وضبط الزيت والغاز – أي وقود التشغيل – والاطمئنان على كل ما يتعلق بها، وحينها يقول موجهًا كلامه إلى الريس "عالاسطة ياريس " أي أن الماكينات جاهزة للسفر. ثم يتوجه الريس إلى ريس الصندل والبحارة ويقول لهم " ياالله يا إخواننا نتوكل على الله. هاتولنا السلكة من قُدّام. فيرد عليه بالقول عاالله يا ريس. وبعد ذلك يتعاون بعض أفراد الطاقم في " حل " الحبال التي تربط الأسطول بالشاطئ، فيما يقوم الآخرون " بلم " هذه الأسلاك، أي جمعها مع بعضها البعض وربطها، ويتم بعد ذلك الدعاء مثل : ربنا يسهل الحال – ربنا ينجينا – على الله التساهيل – وقراءة الفاتحة .

وتتشابه عملية سير الرحلة في الخطوط العريضة بين وحدات القطاع الخاص والوحدات التابعة لشركات قطاع الأعمال العام مثل الشركة العامة للنقل النهري، ولكنها تختلف في بعض التفصيلات .

وتبدأ عملية **سير الرحلة** في جميع الأحوال بعد الانتهاء من إجراءات الشحن سواء من الإسكندرية أو من أسوان أو من أي مكان آخر،

حيث يتسلم " ريس " الوحدة إذن الشحن ومن ثم السفر مبينًا به مكان التفريغ وخط السير ... الخ .

وقد حددت لوائح الشركة العامة للنقل النهري أن مواعيد السفر تكون دائمًا من الساعة السادسة صباحًا وحتى السادسة مساءًا أي تحظر السفر ليلاً، كما حددت زمن الرحلة – تقريبًا – من الإسكندرية إلى أسوان في خلال عشرين يومًا وخلال ذلك تسير الوحدة ضد التيار وتسمى " قاطع التيار " ولكن تقل هذه المدة عند الرجوع وذلك لأن تيار الماء يساعد على زيادة سرعة الوحدة النهرية سواء أكانت محملة بالبضائع أم لا .

بينما تستطيع الوحدات التابعة للقطاع الخاص أن تسافر ليلاً ونهارًا حتى في حيز رؤية مداه خمسون مترًا فقط لأن الهدف – حسبما أوضح الاخباريون – هو المكسب بالدرجة الأولى. وإذا حدثت خسائر – خلال السفر ليلاً بسبب الحوادث – يستطيع أن يتحملها مالكو الوحدة ولذلك فعنصر المخاطرة من أجل الكسب موجود لديهم. ويزداد ذلك عندما يكون " ريس " الوحدة " دايس " المكان أي لديه معرفة جيدة بالدروب في مناطق الإبحار.

والواقع أن هناك العديد من الأسباب التي تمنع السفر ليلاً ومنها :

1- وجود الضباب والشبورة خلال الليل مما يعوق الرؤية الجيدة .

2- عدم القدرة على تمييز خط سير الرحلة في النهر خاصة عند وجود العوائق التي تعوق سير الوحدة النهرية. ومن ثم عدم وضوح المجرى المائي بشكل جيد .

و " الجو " الملائم للسفر هو الجو الصافي، بينما الطقس الذي يسوده الضباب والشبورة لا يُحبّذ فيه السفر. وخلال سير الرحلة بطول نهر النيل تختلف طرق السير من مكان لآخر وفقًا لمنسوب المياه أو

العوائق الموجودة بنهر النيل وحالة الجو ووقت الرحلة لـيلاً أو نهـارًا. ويستطيع قائد أو " ريس " المركب تحديد خط سيره بدقـة لتفـادي كـل العوائق تبعًا لخبرته في هذا الصدد. فهناك أماكن عالية – أي قاع النهـر ليس عميقًا – وهي تظهر في حالة قلة منسوب المياه. ويرى الاخبـاريون أن العمق الكبير ومن ثم كثرة المياه تعمل "تجليعة ميّـه" وخـلال سـير المركب يعمل " شينار " أو " دوامة " وهي تدل على أن المياه عاليـة أي عميقة، ومن ثم تعتبر جيدة للسفر والإبحار. بينما في حالة انحسار الميـاه يعتبر أمر غير مواتٍ للإبحار وقد تؤدي إلى توقـف الوحـدة النهريـة، والريس الماهر هو الذي يستطيع تفادي كل هذه العقبـات ويبحـر فـي " الطرقات " أو المسارات الموائمة، وهو يعرف من خلال خبرته أن " المياه تُغير " خلال السير بمعنى أن منسوبها يتغير زيادة ونقصانًا، وفـي هـذه الحالة يشعر بأن " البابور " – أي الدافع – يهتز. وفي حالة اهتزازه يدرك أن المياه " تعلى " أي تزداد في المنسوب .

ومن ناحية أخرى يدرك الريس أن هناك أماكن يوجد بهـا قطـع كبيرة من الحجارة في مجرى نهر النيل، كما يتم تحديد أماكن السير فـي المجرى الملاحي الملائم لسير الوحدة النهرية من خلال بعض " الآثـار " أو " العلامات " مثل الأشجار أو الحجارة وغيرها. وعندما تكون هنـاك " ريح " بسيطة أي ليست عنيفة، يستطيع " الريس " من خلالها تحديد عمق المياه، فهي تأتي " على العالي " وتجعل لون المياه أبيض – أي مثل الزّبد –، بينما في الأماكن العميقة يرى " الريس " أن هناك " تنميش " في المياه. وبالتالي يسير باتجاه المياه العميقة ... وهكذا .، ويـرى الاخبـاريون أن المجرى المائي من بني سويف وحتى أسوان به العديد من العوائق ويتطلب مهارة ويقظة من جانب ريس الوحدة كما يوجد بمقدمة السفينة " المدفوع "

" ساري " أي قطعة من القماش الملون تشبه " العلم " ويطلق عليها اسم " جنداري " وهي تساعد " ريس " المركب خلال عملية الإبحار والسير في النيل، حيث تحدد له اتجاه الريح ومن ثم يستطيع " ضبط " الأماكن التي سوف يتوقف عندها من البر إلى البر، أي من شاطئ إلى آخر، ويتم تثبيت " الجنداري " في ماسورة أمامية .

وعمومًا نجد أن سرعة الوحدة النهرية تقل خلال السير من الإسكندرية باتجاه الجنوب لأنها تكون ضد تيار المياه في حين أنها تزداد خلال السير من أسوان باتجاه الشمال لأنها تكون في نفس إتجاه التيار .

والوقت الملائم للسفر عمومًا هو فصل الصيف وذلك بسبب زيادة مياه النيل بسبب الفيضان بالإضافة إلى طول فترة النهار ومن ثم " الضوء " مقارنة بالليل " العتمة "، بينما في فصل الشتاء نجد أن النهار قصير والليل طويل بالإضافة إلى كثرة الشبورة به ومن ثم يؤدي ذلك إلى بطء سرعة الرحلة ومن ثم يطول زمنها .

وعمومًا يستغرق زمن الرحلة من الإسكندرية إلى القاهرة أربعة أيام ومن الإسكندرية إلى أسوان ستة عشر يومًا وقد تصل إلى العشرين في حالة وجود بعض الأعطال أو العوائق خلال الرحلة. ويسعى أفراد الطاقم جاهدين لإنهاء الرحلة في الزمن المقرر حيث يتم تقاضي 4 % حوافز إذا وصلت الشاحنة في موعدها المحدد .

وتسير الوحدات النهرية في نهر النيل مارة بالعديد من الأماكن سواء المراكز الحضرية أو المحافظات أو القرى أو المناطق الزراعية أو الجرداء. ويكاد لا يكون ثمة أية علاقات بين طاقم الوحدة وهذه الأماكن اللهم إلا عند رسو هذه الوحدات – ليلاً – على البر بجوار إحدى هذه المناطق السكنية، ويكون ذلك بالدرجة الأولى لشراء الاحتياجات من

الطعام والمشروبات والمكيفات، أو الاتصال بين طاقم الوحدة وذويهم من خلال خطوط التليفون أو أجهزة " الموبايل " بتلك الأماكن. وإذا كان هذا المكان قريبًا من المنطقة التي ينتمي إليها أحد أفراد الطاقم، من الممكن أن يقضي ليلته مع أسرته حتى الصباح .

ومن ناحية أخرى، إذا تصادف وجود ضريح لأحد أولياء الله في هذه المنطقة، من الممكن أن يزوره أفراد الطاقم أو بعضهم، والشيء ذاته يحدث إذا تصادف وجود " مولد " لأحد أولياء الله في هذه المنطقة، ولكن من النادر المشاركة فيه وقضاء أوقاتًا طويلة خلاله، إذ أن المهمة الأساسية للطاقم هنا تكون هي العمل وحراسة شحنات البضائع وقضاء الوقت داخل الوحدة النهرية .

ولكي يسير العمل لابد من تعاون طاقم الوحدة النهرية. حيث يكون الريس على اتصال دائم بالميكانيكي على الرغم من بُعد المسافة بينهما على الوحدة والتي تصل إلى خمسين مترًا. فالريس يكون في المقدمة ممسكًا بالدفة أو " عجلة القيادة " والميكانيكي في المؤخرة عند " الشرك " أو مكان المحركات. ويتصل الريس بالميكانيكي من خلال " تلغراف " وهو جهاز حديدي يصّدر أصواتًا معينة يفهمها الميكانيكي تدل على : خفض السرعة أو زيادتها أو الرجوع بالوحدة إلى الخلف فهي عبارة عن إشارات صوتية من خلال الجرس عبارة عن " أوامر " الريس إلى الميكانيكي وأحيانًا تكون هذه الإشارات من خلال الإشارات الضوئية .

وخلال سير الرحلة تقابل الوحدات النهرية لنقل البضائع، العديد من السفن السياحية. ويذكر الاخباريون أن العلاقات وثيقة بينهما. فكثير من قائدي هذه الوحدات السياحية كانوا يعملون في وحدات نقل البضائع، ثم انتقلوا إلى الوحدات السياحية من خلال الاستقالة من أعمالهم الأصلية

في الشركة العامة للنقل النهري أو بعد انتهاء أعمالهم من خلال المعاش المبكر ... إلخ. وأكثر الفئات التي تلتحق للعمل في الوحدات السياحية هم قائدو هذه الوحدات والمتخصصون في الميكانيكا.

وأوضح الاخباريون أن الدولة وأجهزتها المختلفة تولى اهتمامًا كبيرًا بالوحدات السياحية ويظهر ذلك في أولوية عبورهم الأهوسة والكباري المقامة على النيل، علاوة على ارتفاع دخولهم وبدلاتهم مقارنة بالعاملين في مجال نقل البضائع .

وتواجه " الرحلة " النيلية العديد من المشكلات والعوائق، ويمكن تقسيمها إلى نوعين المعوقات وهي :

أولاً : المعوقات الطبيعية :

وهي التي من صنع الطبيعة ولا دخل للإنسان فيها ومنها :

1- انحسار المياه وقلة منسوبها وبخاصة في شهور الشتاء أو خلال السدة الشتوية وخصوصًا – على ما يذكر الاخباريون – في الفترة ما بين شهري أكتوبر وفبراير، وفيها تسير المراكب بصعوبة سواء في مجرى النيل الأصلي أو في الترع الفرعية وسبب ذلك كما يذكرون هو توقف أعمال تطهير المجرى المائي منذ حوالي خمسة عشر عامًا.

2- وجود الضباب أو الشبورة " وهي تمنع الرؤية أو تحد منها، والإبحار خلال هذه الفترات تسوده المخاطرة وقد يؤدي إلى وقوع العديد من الحوادث سواء الاصطدام بالشاطئ أو أحد العوائق الطبيعية أو السفن الأخرى وقد توجد الشبورة في الصباح الباكر أو خلال الليل .

3- حدوث " الريح الثقيل " أي الرياح الشديدة القادمة من الشمال وبخاصة عندما يكون اتجاه الوحدة النهرية عكس هذه الرياح أي من الجنوب إلى الشمال، وهي تؤدي إلى بطء حركة سير المركب، وإذا تحولت الرياح

إلى " عاصفة " يتعين على " ريس المركب " أن يتوقف عن السير ويرسو بالمركب على جانب الشاطئ .

4- وجود العوائق الطبيعية في المسار الملاحي مثل النتوءات والجزر والقطع الصخرية وغيرها مما يعوق انسياب حركة الملاحة النهرية .

ثانيًا : المعوقات البشرية :

وهي تلك المرتبطة بالبشر، وبخاصة ممن لهم علاقة بالنقل النهري للبضائع ومنها :

1- الأعطال الفنية التي تتعرض لها الوحدات النهرية وبخاصة عندما تكون في عرض " البحر " - النيل - وبخاصة إذا حدثت في منطقة ليست مأهولة بالسكان ولا سيما إذا اقترن ذلك بنقص الطعام، كما أن صعوبة شراء الخبز يعتبر من المشكلات الشائعة التي يواجهها العمال نظرًا للازدحام الشديد أمام الأفران وندرتها في كثير من المناطق الواقعة على مسار الرحلة .

2- وجود بعض العيوب الفنية - حسبما أوضح المبحوثون - في الأهوسة ومن ثم ضيقها مما يتسبب في حدوث العديد من الحوادث - في حالات التخزين أي التوقف أمامها - مما يعود بالضرر على ريس المركب متمثلاً في الحبس أو الغرامة أو إصلاح ما أتلفه، ويؤدي ذلك في بعض الأحيان إلى " تغيير " الريس - إذا كان يعمل في إحدى الشركات التابعة لقطاع الأعمال العام - فالريس دائمًا هو - حسبما أوضح الاخباريون - كبش الفداء وهو الضحية مما يؤدي في بعض الأحيان إلى انحراف بعض العاملين أي لجوئهم إلى طرق الكسب غير المشروع من أعمالهم(*).

(*) بمناقشة هذه النقطة مع المسئولين أتضح لنا أنها تحدث نتيجة لعدم مهارة بعض ربان هذه المراكب ولا تمثل عيوبًا فنية في الكباري أو الأهوسة .

3- بُعد المسئولين – وبخاصة في شركة النقل النهري وبعض شركات قطاع الأعمال الأخرى – عن الواقع والعمال، وعدم التصدي لمشكلات العمل بجدية وتحميل " ريس " المركب دائمًا المسئولية عن وقوع أي حادث يترتب عليه أية أضرار أو تلفيات. وكذلك عدم وجود وسائل اتصال بين الطاقم والشركة أو مُلاّك الوحدات النهرية اللهم إلا من خلال أجهزة التليفون النقال والذي يصعب اقتناؤه من جانب معظم العمال بسبب تدني مستوياتهم الاقتصادية

4- العمل المتواصل ليل نهار ومن ثم زيادة ساعات العمل، وهي تتوزع ما بين العمل نهارًا والحراسة ليلاً، إذ يتحتم على أحد العمال أن يظل يقظًا في الليل لحراسة البضائع المنقولة .

5- المشكلات التي تحدث مع أفراد شرطة المسطحات المائية والتي تحدث بسبب غياب أحد أفراد الطاقم والذي قد يكون متواجدًا بالمنطقة المحيطة بالمركب لقضاء بعض الحاجات مثل شراء الخبز أو الاتصال التليفوني بأهله، أو المشكلات التي يواجهها مع أفراد الأمن وبخاصة إذا لم يكن يحمل تحقيقًا للشخصية .

6- الإصابات التي يتعرضون لها – دون ذنب اقترفوه – وبخاصة عند حدوث المشاجرات بين الأهالي في الصعيد " على الشط "، وهذه الإصابات من الممكن أن تكون بسبب الرصاصات الطائشة .

7- تعرض الوحدات النهرية للصوص وقطاع الطرق، وهذه العصابات مسلحة بالبنادق الآلية ويكثر وجودها – كما أوضح الاخباريون – في محافظة أسيوط، أو فرض " إتاوة مرور " نظير عدم التعرض لهم، وأحيانًا تقوم هذه العصابات – عنوة – بنقل كميات كبيرة من المخدرات على متن هذه الوحدات من مكان لآخر لتكون بعيدة عن أعين رجال

الشرطة والجهات الأمنية عمومًا ... ومن ثم يعتبر عدم تسليح أفراد الطاقم من المشكلات الكبيرة التي تواجههم للدفاع عن أنفسهم وعن الوحدات النهرية والشحنات أيضًا. ففي بادئ الأمر كان يقوم أحد الأشخاص المسلحين بحراسة " الفحم " مثلاً، كما كان يوجد العديد من الخفراء، أما الآن من الصعوبة استخراج رخص لحيازة الأسلحة لأفراد الطاقم، الأمر الذي يعرضهم للعديد من الاعتداءات وعمليات السطو - بالإضافة لما سبق ذكره - مثل سرقة " الجاز " وزيت الماكينات، بل والنقود من طاقم الوحدة .

كما أوضح الاخباريون أنه يتعذر عليهم المبيت في بعض المناطق التي تعتبر مأوى للجريمة مثل مناطق أسيوط ومنفلوط وديروط، ولذلك يتعين عليهم دائمًا السفر من مركز ملوي بالمنيا الساعة السادسة صباحًا متجهين إلى أسيوط قبل حلول الظلام، إذ أن العبور من هذه المناطق ليلاً يعرضهم للعديد المشكلات، كما أن عبورهم لخزان أسيوط بمائة متر فقط يمكن أن يعرضهم للقتل وسرقة شحنات البضائع.

8- المشكلات مع أفراد شرطة المسطحات المائية، فأفراد الشرطة - حسبما يذكر الاخباريون - يتعسفون في استخدام سلطاتهم مع أفراد طواقم هذه الوحدات، ويصل الأمر في بعض الأحيان إلى فرض " الإتاوات " .

9- المشكلات مع الأفراد المسئولين عن " الأهوسة "، إذ يتعين على أفراد الطاقم دفع " الإتاوات " لهم من أجل مرورهم وإلا " تعطلت " وحداتهم أي توقفت لفترات زمنية كبيرة أمام تلك الأهوسة مما يعود عليهم بالضرر الكبير .

10- لجوء بعض الصيادين بقواربهم للامساك بالوحدة النهرية. وعندها يأمر الصيادون ريس الوحدة بقولهم : " إعمل وريزة " أي خفف السرعة ليمكنهم الإمساك بها والانتقال من مكان إلى آخر. ويتعين عليه تنفيذ الأوامر إلا تعرض لما لا يحمد عقباه. ومن ثم يتعين عليهم ألا يبحروا ما بين الساعة الخامسة والثامنة مساءًا. لأن في ذلك الوقت يرمي الصيادين شباكهم " عايمة على وش المياه "، أي لا تكون بالقاع مما يحتم على وحدات النقل النهري التوقف خوفًا من " تقطيع " شباك الصيادين ومن ثم التعرض للعديد من المشكلات.

ومن ناحية أخرى، يلجأ طاقم المركب إلى العديد من الوسائل **لحماية الرحلة** خلال الإبحار، بعضها عملية والأخرى غيبية. وتتمثل الوسائل العملية في الأخذ بالأسباب والتأكد من كفاءة أجهزة التشغيل والقيادة خلال الإبحار والمعرفة الجيدة بخط السير الملاحي تجنبًا للصدمات ومهادنة الصيادين واللين مع اللصوص ورجال شرطة المسطحات المائية ولو إقتضي ذلك دفع الأموال لهم، وكذلك الحرص عند الرجوع – قليلاً – بالقاطرة " الدافع " كأن يكون ذلك " بالراحة " و " على المدرة " أي باستخدام " المدرة " وهي العمود الخشبي الطويل الذي يتم من خلاله تحديد عمق المجرى الملاحي واستخدام هذه " المدرة " أيضًا عند التحرك بالوحدة من جوار الشاطئ .

ومن وسائل ذلك أيضًا السفر بمعيّة وحدة نهرية أخرى، أي "تتزامل " الوحدتان في السفر، وفي هذه الحالة يكون الريس الأكثر مهارة دائمًا في المقدمة، يليه " الريس " الأقل مهارة أو الأقل معرفة بدروب الخطوط الملاحية. وعندما تتقابل وحدتان نهريتان في الطريق يعرض كل منهما خدماته على الآخر وهذا يعبر عن التساند فيما بينهم .

ومن ناحية أخرى تتمثل الوسائل "الغيبية " التي يصعب التكهن بنتائج إغفال القيام بها، في قراءة القرآن وكثرة الدعاء وتعليق الآيات القرآنية في غرف النوم، وكذلك إيقاد موقد كيروسين وذلك – حسب اعتقادهم – " لجلع " عين الشيطان أي جعل الشيطان لا يؤذيهم في شيء .

المبحث الثالث

الزواج والأسرة والحياة العائلية

إن معظم العائلات التي ينتمي إليها العاملون في قطاع نقل البضائع هي عائلات ممتدة، حيث المعيشة مشتركة سواء في السكن أو تناول الطعام أو المصاريف المعيشية الأخرى ويعيش عده أجيال في هذه الوحدة القرابية. ومن ثم تلقى مسئولية تربية الأبناء على عاتق الزوجة وأم الزوج، كما يتولى والد الزوج (العامل بالنقل النهري) تصريف الأمور الحياتية ومصادر ومظاهر الإنفاق .

والزواج معظمه هو زواج داخلي من داخل الوحدة القرابية التي ينتمي إليها الزوج أو من داخل القرية التي يعيش فيها. والزواج في معظمه أحادي يقتصر على زوجة واحدة فقط .

ويستغرق العامل – بطاقم الوحدة النهرية – معظم وقته في العمل والسفر والذي قد يتراوح ما بين الشهر والشهر والنصف وأحيانًا تمتد المدة إلى شهرين، وبعدها يستطيع الحصول على إجازة لمدة يومين أو بضعة أيام تعد على أصابع اليد الواحدة .

وخلال مدة عمله – وبُعده عن بيته وأسرته – يحاول الاتصال بأسرته للاطمئنان عليهم وعلى أحوالهم إما من خلال التليفون أو أن يقوم أحد الزملاء بجمع الأموال من زملائه وتوصيلها إلى ذويهم والتي تتراوح ما بين 400 – 500 جنيه لكل منهم، في حين يستقطع كل منهم جزءًا يسيرًا من المال لا يتعدى المائة جنيه لشراء حاجاته الشهرية من طعام وشراب ومكيفات، ويعود هذا الشخص بعد ذلك بأخبار أسر زملائه وطلباتهم ويقدم لهم " تقريرًا " مفصلاً عن أحوالهم .

ونظرًا لطول فترة الرحلة ومن ثم فترات البُعد عن الأسرة، يحاول طاقم الوحدة – من حين لآخر – الاتصال بذويهم. والقليل منهم – وبخاصة قائدو هذه الوحدات – يمتلكون أجهزة " موبايل "، ولكن الغالبية العظمى لايمكنهم ذلك، **ولذلك فإن وسائل الاتصال بين العامل وأسرته وكيفيته تتمثل في الآتي :**

1- الاتصال من خلال أجهزة التليفون العادي أو " الموبايل " من إحدى الأماكن التي تمر بها الوحدة النهرية أو عند التوقف خلال عمليات الشحن والتفريغ .

2- من خلال بعث الرُسُل، وهم غالبًا من الزملاء، الذين يذهبون إلى أسرة الشخص حاملاً معه الراتب الشهري لهم – بعد استقطاع جزء يسير منه للاستخدام الشخصي – ومن ثم يعود له بأخبار أسرته وطلباتهم ويقدم له تقريرًا موجزًا عن أحوالهم .

3- كما يمكن للشخص الاتصال بأسرته من خلال السفر " الطارئ " – أي السريع – الذي قد يستغرق يومًا واحدًا للاطمئنان عليهم ثم الرجوع، ويعتبر ذلك مخاطرة كبيرة ويتحملها " ريس " الوحدة، لأن شرطة المسطحات المائية تتأكد دائمًا من عدد الطاقم، ويتعين عليهم دفع الإتاوة لهم وإلا تعرضوا لتحرير المحاضر والمخالفات ضدهم، وهي توجد بالدرجة الأولى في المحافظات والمراكز .

وقد يترتب على بُعد الشخص عن أسرته لمدة طويلة أنه يقوم بتفويض صلاحياته في إدارة أمور أسرته سواء الزوجة أو الأبناء إما إلى أحد أخوته الكبار إذا كان يقيم معهم في نفس الوحدة المعيشية أو يُخوّل زوجته في هذه الأمور إذا كان يقيم في وحدة معيشية خاصة به (أسرة نووية) ولكن يسود النمط الثاني بين المبحوثين حيث يتعين على الزوجة أن

" تُدَبِّر " أمور أسرتها من المأكل والمشرب والملابس ومصاريف مدارس الأبناء والذهاب إلى السوق والمشاركة في المناسبات الاجتماعية – في محيط الأسرة – ولكن بصفة عامة نجد أن أسرة الزوج تكون هي مرجع الزوجة دائمًا في حالة غياب زوجها وإذا تضاربت بينهما القرارات، فإن قرارات أسرة الزوج – متمثلة في أخيه الأكبر – تكون هي محل التنفيذ. ويتعين علي الزوجة التقيد بالتقاليد الاجتماعية – خاصة وأن معظم العمال هم من صعيد مصر – فمثلاً لا يسمح لها بزيارة الطبيب أو الذهاب إلى أي مكان آخر بعيدًا عن بيتها إلا بمصاحبة أخ زوجها أو أحد أبناءها الكبار أو أحد إخوتها أو والدتها .. الخ .

وعمومًا، ترتب على طبيعة عمل الزوج العديد من المشكلات له وللأسرة ومن ثم توجد بعض مظاهر التكيف معها ومنها :

1- مرض الزوجة أو أحد الأبناء وحاجاتهم إلى العلاج أو الذهاب إلى المستشفى والقيود المفروضة عليهم نتيجة لهذا الوضع .

2- هناك القيود المفروضة على المرأة – خاصة إذا كانت صغيرة السن، حيث لا يسمح لها بارتداء الملابس الجديدة أو " النظيفة " إلا في وجود الزوج .

3- المشكلات الجنسية وعدم إشباعها نظرًا لطول فترة عمل الزوج. ولذلك يحاول الزوجان الاستفادة القصوى من فترة الأجازة القصيرة حيث يتم إعلان الزوجة – من خلال الاتصال بها تليفونيًا – بميعاد وصول زوجها لتهيئ نفسها وتهتم بمظهرها وتعد له الطعام المناسب، كما أن الزوج خلال فترة أجازته القصيرة يحاول أن يشارك في المناسبات الاجتماعية المختلفة ويزور الأهل والأصدقاء ويلبي

احتياجات أسرته ويصدر قراراته لمعالجة أوجه القصور، وعمومًا يحرص الزوج على قضاء أطول فترة ممكنة مع زوجته وأبنائه .

والجدير بالذكر أن أسرة الزوجة دائمًا تشاركها اتخاذ القرارات وتكون على اتصال دائم بها خلال فترة سفر الزوج خاصة وأن الزوجة غالبًا ما تمت لزوجها بصلة القرابة، أو على الأقل تكون مقيمة في نفس القرية التي يقيم بها أسرة الزوج .

المبحث الرابع
العمال وأسلوب الحياة

سوف نعرض – بإيجاز – في الفقرات القادمة بعض أنماط أو أساليب حياة عمال نقل البضائع، والتي تعكس بعض جوانب حياتهم الثقافية موضحين خلال ذلك كيف أثرت طبيعة أعمالهم المرتبطة بنهر النيل والسفر ومستوى دخلهم الاقتصادي في ذلك، وسوف نتناول في هذا المبحث ثلاث جوانب تشمل : الثقافة المادية والعادات الغذائية، وعادات النظافة الشخصية، وقضاء وقت الفراغ. وفي المبحث الخامس والأخير في هذا الفصل – سوف نتناول جانبًا آخر من جوانب ثقافتهم وهو الشعائر ونسق المعرفة .

1– الثقافة المادية والعادات الغذائية :

إن الثقافة المادية – وخصوصًا أدوات المعيشة – لدى العمال من البساطة بمكان، وهي تتعلق بالدرجة الأولى – كما أوضحنا في بعض الفقرات السابقة – بمعيشتهم اليومية سواء إعداد وتناول الطعام أو أدوات الإنارة، أو أدوات تنظيف الملابس، أو الأثاث أو وسائل قضاء وقت الفراغ. ويمتلك العاملون بعض الأدوات البسيطة لإعداد الطعام وبخاصة مواقد الكيروسين، والقليل جدًا منهم وبخاصة الذين يعملون في القطاع الخاص لديهم مواقد صغيرة تعمل بالغاز، وبالطبع يستخدمون أعواد الثقاب عند إيقادها .

كما يوجد لديهم بعض أواني إعداد الطعام المصنوعة من الألمونيوم، وغالبًا يمتلكون قطعة أو قطعتين منها، وكذلك بعض الأطباق البلاستيكية و " الصواني " الكبيرة التي تستخدم في تناول الأرز ... كما

توجد لديهم بعض الملاعق والسكاكين اللازمة في عملية إعداد وتناول الطعام .

كما توجد لديهم بعض " البرطمانات " الزجاجية لاستخدامها في وضع الملح و " البهارات " كما توجد لديهم بعض الأواني البلاستيكية الكبيرة لاستخدامها في غسيل الملابس. وغني عن البيان أيضًا وجود أدوات النوم مثل الوسائد والبطاطين، وقد لاحظ الباحث أنها متهالكة جداً وغير نظيفة وقد لا يتم تنظيفها البتة .

ومن ناحية أخرى توجد لديهم أدوات إعداد وشرب الشاي مثل " البرادات " والأكواب الزجاجية " صغيرة الحجم " ويتم الاحتفاظ بالشاي والسكر في " برطمانات " زجاجية أيضًا .

وانتهت نتائج الدراسة الميدانية إلى أن إمكانات بعض شركات قطاع الأعمال العام مثل الشركة العامة للنقل النهري هي إمكانات كبيرة – إلي حد ما – حيث يتم توفير " دولاب " للملابس لكل عامل، وعند النوم يكون لكل " ريس " و " وميكانيكي " غرفة صغيرة خاصة به – ولكن توجد بها أدوات معيشية متواضعة أيضًا – في حين تقل تلك الإمكانات بالنسبة للقطاع الخاص ربما نظرًا لصغر حجم الوحدة النهرية، ولكن يلاحظ أيضًا ارتفاع المستوى المعيشي لعمال القطاع الخاص أكثر من عمال قطاع الأعمال العام.

وليس هناك عدد معين من الوجبات ولا محتوى معين لكل وجبة ولكن عمومًا – بعد الاستيقاظ مباشرة – يتم " تغيير الريق " أي بداية ما يأكله العامل صباحًا وهو عبارة عن قطعة خبز " حاف " وكوب من الشاي، وبعض العمال يتناولون بعض الفول مع الخبز ... ويستمر الوضع كذلك حتى الساعة الواحدة أو الثانية بعد الظهر حيث يتم تناول ما يسميه

الاخباريون " الفطور " والبعض الآخر يطلق عليه اسم " الغداء " ويتكون بالدرجة الأولى من الباذنجان أو العدس أو الفول أو " البصارة " – وهي مزيج من الفول المدشوش المطهو والخضروات والبصل، بالإضافة إلى الخبز ... وبعد غروب الشمس يتم تناول وجبة العشاء وهو ما تبقى من الوجبة السابقة .

وتتميز العادات الغذائية هنا – خاصة بالنسبة للعاملين بالشركة العامة للنقل النهري – بشظف العيش، لدرجة أن البعض يقتصر على تناول قطعة من الخبز وبعض " الملح " في كثير من الأحيان .

ومن الشائع اشتراك طاقم الوحدة النهرية في الطعام والشراب، حيث يدفع كل منهم مبلغًا شهريًا من المال يتراوح ما بين 25 و 30 جنيهًا ويتولى أحد أفراد الطاقم شراء مستلزمات الطعام منه، حيث يقوم بشراء هذه المستلزمات والاحتياجات قبل الشروع في الرحلة النهرية من البلدة التي يتوقف فيها الأسطول، وهي تشمل الخبز وباقي الخضروات والملح والبصل والثوم والزيت والعسل ... إلخ. ويتم شراء كميات كبيرة من الخبز – من أحد الأفران – ويتم تجفيفه في الشمس لكي يصبح صالحًا للاستهلاك الآدمي لعدة أيام .

ومن النادر جدًا أن يتم شراء اللحم أو الأسماك لأنه – على ما يذكر الاخباريون – مكلف جدًا ولا طاقة لهم به، وإذا تم ذلك فلا يتعدى النصف كيلو للطاقم كله. وفي أوقات ذروة العمل قد لا يتناول الطاقم سوى وجبة واحدة طوال اليوم.

وبالنسبة لمياه الشرب، توجد صهاريج للمياه بالأسطول يتم ملؤها من حين لآخر وتستعمل أيضًا في الاغتسال .

والجدير بالذكر أن الكل يشترك في " جمعية " الطعام، ولكن في الوقت ذاته يفضل بعض الأشخاص خاصة إذا كانوا لا يمتون بصلة القرابة لباقي الطاقم أن يتناولون الطعام بمفردهم .

وفي جميع الأحوال نجد أن كل شخص يشتري " الشاي " والسكر الخاص به ويكون لاستعماله الشخصي حيث لا يتم إدراج هذا البند في مصاريف " الجمعية "، والشيء ذاته ينطبق على المكيفات سواء السجائر أو المعسل، فالاستخدام هنا يختلف من فرد لآخر ولكل فرد أيضًا " نرجيلة " خاصة به وهي في الغالب بسيطة ويدوية تتكون من " برطمان " زجاجي وعود من " الغاب " المفرّغ، بالإضافة إلى " الحجر " الذي يوضع به المعسل (*).

ويتم إعداد الشاي على موقد من الكيروسين – يملكه الجميع – ويتزامن تناول الشاي مع تدخين السجائر أو النرجيلة ويكون ذلك بعد تناول الغداء مباشرة أو في أوقات الفراغ خلال اليوم أو في المساء عند توقف الوحدة النهرية ليلاً بجوار الشاطئ .

2– عادات النظافة الشخصية :

يتم الاغتسال صباحًا بالماء البارد من صهاريج المياه أو في مياه النيل مباشرة دون استخدام الصابون أو أية منظفات أخرى. وتكاد تقتصر عادات النظافة على غسل الوجه أو الاستحمام في الصباح وفيما عدا ذلك لا توجد وسائل أخرى للنظافة، اللهم إلا إزالة شعر الذقن من خلال استخدام شفرة الحلاقة ورغوة الصابون، ثم التجفيف بقطعة من ملابس الشخص ومن النادر وجود " فوطة " للتجفيف .

(*) أنظر الصور بملاحق البحث .

ويتم الحصول على هذه المياه من خلال الصهاريج الموجودة بهذه الوحدات والتي يتم ملؤها بماء النيل – الغير مكـــرر – والـــذي يـــستخدم للشرب أو الاغتسال على السواء .

وبالنسبة للإخراج، توجد دورة مياه وحمام بالوحدة النهرية، ويـــتم تصريف المخلفات في خزانات تابعة للوحدة ريثما يـــتم الـــتخلص منهـــا بمعرفة المختصين بعد ذلك، في حين أن بعض وحدات القطـــاع الخـــاص تصرف في النيل مباشرة .

ولكل عامل " دولاب " خاص به يحتوي علـــى ملابـــسه وأدوات غسل الملابس والشاي والسكر والمكيفات وبعض متعلقاته الشخصية .

وانتهت نتائج الدراسة الميدانية إلى أن جميع العاملين يـــستخدمون مياه النيل " دون معالجة " في شتى استخداماتهم سواء من ناحيـــة إعـــداد الطعام أو الشاي أو شرب المياه أو غسل الملابس وأواني الطعام أو حتى الاستحمام، وكان لكل ذلك أبلغ الأثر في إصابتهم بالعديد من الأمـــراض المرتبطة بالمياه .

3– قضاء وقت الفراغ :

عمومًا لا يوجد وقت فراغ لطاقم الرحلة خلال العمل. فالكل يكون مشغولاً – تقريبًا – خلال الإبحار، كلٌ في عمله. ولكن في أوقات الفراغ – القليلة – يقوم البعض بغسل ملابسهم أو الاستحمام أو حتى تناول الطعام الذي يتم خلال وقت الفراغ، وكذلك تدخين التبغ

ومن النادر لديهم وجود وسيلة لقضاء وقت الفراغ، والقليل مـــنهم لديه جهاز راديو صغير ولا يوجد أجهزة تليفزيون بالوحدة مطلقًا، كما لا توجد أوراق " الكوتشينة " أو الطاولة أو غيرها، والبعض يفضل قـــضاء وقت فراغه في النوم – لبعض الوقت – والاستراحة من عناء العمل .

ومن ناحية أخرى نجد أن تجاذب أطراف الحديث – بين جميع أفراد الطاقم أو بشكل ثنائي – من وسائل قضاء وقت الفراغ. ومعظم الأحاديث تدور حول العمل والمشاكل المرتبطة به، وكذلك للتعبير عن المشاركة الوجدانية لأي شخص يتعرض لمشكلة ما في بيته بغية التخفيف عنه، وفيما عدا ذلك " كل واحد في حاله ". حيث من المعتاد عدم السهر والنوم مبكرًا ليستطيعوا القيام بعملهم مبكرًا في اليوم التالي ...... وهكذا .

المبحث الخامس
الشعائر ونسق المعرفة

تتفرد الكتابات الأنثروبولوجية في مجال الدين والشعائر والمعتقدات عن غيرها من الكتابات بعنصر التشويق وارتيادها مجالات من حياة الفرد والمجتمع لا تكاد تقترب منها الدراسات في الموضوعات الأخرى مثل الاهتمام بتعرف آراء الناس حول العالم غير المرئي أو عالم الغيبيات والعلاقة بين الظاهر والباطن وبين القيم الدينية والقيم الأخلاقية وتصور الناس لأصل الكون وفكرة الخلق والقوة المحركة لنظام الكون وكلها موضوعات تحتاج إلى التعمق في عقول أفراد المجتمع وأفكارهم وتلمس مشاعرهم ووجداناتهم، كما أنها تتطلب من الباحث نفسه قدرات معينة تساعده على أن يطرق هذه الموضوعات الحساسة دون أن يثير شكوك الناس .

ويلجأ كثير من الناس في محاولاتهم تفسير الظواهر والأحداث التي لا يعرفون لها سببًا معروفًا أو ملموسًا إلى العوامل والمؤثرات والأسباب الخفية أو الغيبية التي يصعب تحديدها بدقة. وهناك بعض المبادئ التي تحكم التفكير الغيبي مثل : استعانة الناس بقوى خفية غير محسوسة أو مرئية لتنفيذ ما يريدون وما يصعب عليهم تنفيذه بالطرق والأساليب العادية أو لتفسير الأحداث التي يصعب عليهم إيجاد تفسير عقلاني لها يتقبلونه بسهولة. فالناس يرجعون إلى القوى الغيبية لكي يفسروا الظواهر والأحداث غير المفهومة ويتحكموا في سير تلك الأحداث والظواهر وتسخيرها وتوجيهها لما يحقق مصالحهم الشخصية والتحكم في المستقبل أيضًا والتنبؤ به .

وليست المسألة قاصرة هنا على العرافة أو التنجيم. إنما إلى بعض الظواهر العادية في الحياة اليومية ولكن كثيرًا ما يتخذ منها الأهالي دليلاً علي ما سوف يقع لهم من أحداث دون أن تكون هناك رابطة فيزيقية أو عقلية أو منطقية بين الاثنين ومن أمثلتها الأحلام وبعض التغيرات الجسمية الطفيفة التي تطرأ على الشخص من حين لآخر، إلى مجرد الإحساس الغامض بقرب حدوث أمور لا تلبث أن تتحقق .

وقد يكون أساس هذه الأحكام والتوقعات والتنبؤات هو تكرار أحداث معينة تؤدي في كل الحالات إلى نتائج بذاتها بحيث يصعب على المرء ردها إلى المصادفات البحتة على الرغم من عدم وجود علاقة علمية مباشرة واضحة وملموسة ومقبولة منطقيًا. فهذه النتائج تقوم على أساس التجربة الشخصية وتكاد هذه التوقعات أن تتخذ شكل القانون العام دون أن تكون هناك رابطة علمية محسوسة وواضحة بينها[1] .

وسوف نعض لرؤى العالم ومختلف الظواهر وثيقة الصلة بعملهم وكذلك بنهر النيل، وكذلك الظواهر الطبيعية أو الإنسانية، سواء تلك المتعلقة بعالم الواقع أو عالم الغيب، وسواء تعلقت بالبيئة الطبيعية أو عناصر الكون أو عالم الموتى والظواهر فوق الطبيعة ... من خلال النقاط الآتية :

1- نهر النيل :

أوضح الاخباريون أن نهر النيل عمومًا يأتي من الجنوب " من قبلي "، ويري البعض – وهم قلة – أنه يأتي من السودان، والغالبية ترى

(1) أحمد أبو زيد وآخرون، المجتمعات الصحراوية في مصر – البحث الأول، شمال سيناء (القاهرة، المركز القومي للبحوث الاجتماعية والجنائية، 1991، ص 389 وما بعدها)

أنه يأتي من سد أسوان " من على طريق السودان "، وأنه من " فوق " السد العالي أي من وراء السد العالي، وهناك يوجد عينان فوق السودان في الجبل ينبع منهما النيل. وأنه يسير في مصر، والبعض يرى أنه ينتهي في رشيد والبعض الآخر يرى أنه ينتهي في الإسكندرية، وقد قام الناس بحفره منذ زمن بعيد .

وعن طول نهر النيل اختلفت آراء الاخباريين، فالبعض أوضح أنه طويل جدًا ولا يعرفون طوله على وجه التحديد، والبعض الآخر تفاوتت إجاباتهم ما بين ألف وألف وثلاثمائة كيلومتر، ويرون أن عرضة يتفاوت من منطقة لأخرى، فهناك مناطق واسعة ومناطق ضيقة. ففي بعض المناطق يبلغ اتساعه كيلومتر، أي – كما يذكرون – بعرض أي كوبري مقام فوقه، وفي بعض المناطق يبلغ اتساعه خمسمائة متر، وفي مناطق أخرى يتراوح الاتساع ما بين 150 – 200 مترًا، وعمومًا يرون أن أقل منطقة اتساع تبلغ حوالي 52 اثنان وخمسون مترًا وهي مسافة تكفي – على حد قولهم – " لدوران البابور " .

ومن ناحية أخرى – وحسب خبرتهم – يختلف " المنسوب " – أي العمق – من مكان لآخر، وأغلب الآراء ترى أن العمق يتراوح ما بين 3 – 60 (ستون) مترًا، وفي الصعيد يختلف المنسوب من 8 – 12 مترًا .

والنيل حسبما يرى الاخباريون له طرق متعددة وأماكن تستطيع المراكب أن تسير فيها، ففي الصعيد يغير اتجاهه، أي تختلف طرقه من مكان لآخر، ولكنه عميق عمومًا في الوجه البحري وبالتحديد بدءًا من القناطر الخيرية بالقليوبية. ففي هذه المناطق لا " يغير " النيل – أي لايتغير شكله وأعماقه – لأن المياه – حسبما يعتقد الاخباريون – في الوجه البحري تكون ثابتة وعميقة، ولكنها – أي المياه – " تعلى وتوطى "

في الصعيد، ولذلك ينتقل المجرى الملاحي من اليمين إلى اليسار. وعمومًا نجد أن المركب تأخذ الجانب الأيمن – في معظم الأحيان – سواء في الذهاب أو الإياب .

ووقت فيضان النيل – حسبما أوضح الاخباريون – يكون في شهري يونيو ويوليو، وتسمى الأربعينات. ويرى البعض الآخر أنه : يبدأ من شهر 5 وحتى 15 / 9. وبعد ذلك يقل منسوب المياه. ويتم معرفة منسوب البحر – النيل – العالي من خلال الكباري التي يوجد أسفلها علامات لتحديد منسوب النيل. ففي السفر يمكن تحديدها في بعض مناطق القناطر الخيرية. ويمكن معرفة ذلك أيضًا من خلال وضع " بوصة " – أي قطعة من الغاب – على الجرف – أي الشاطئ – في الليل، ثم تُترك حتى طلوع النهار، ومن خلال ذلك يمكن معرفة مقدار الزيادة أو النقصان في منسوب المياه. وهناك طريقة أخرى لمعرفة المنسوب. حيث يوجد في بعض مناطق النيل " عالي " و " واطي " و " لو الوابور – أي الدافع – " إتحاش " أي لم يستطع الحركة – في مكان ما يدل ذلك على أنخفاض المنسوب، وعندها يتم فصل – أي إيقاف – الماكينة " المحرك "، ويحاول الريس التحرك في الأطراف – أي الأماكن غزيرة المياه، فإذا قبلت الحركة يتم السفر، وإلا يتم إخطار الشركة والتي غالبًا ما تصدر التعليمات بالرسو لحين ارتفاع منسوب المياه. وخلال فترة انخفاض منسوب المياه نجد أن " بوز " الوابور – أي مقدمة المركب – هي التي تقف أي لا تستطيع التحرك، ومن ثم يحاول ريس المركب تغيير الاتجاه يمينًا ويسارًا حتى يمكن التحرك. وأوقات الجفاف هي في الفترة من شهر 1 وحتى يوم 20 / 2، وتسمى "خسيّة الميه" .

ويري الأخباريون أن المركب أو الوابور يعمل صوت وهو مسافر يسمي صوت " خروشة " الميه أي الموج، ولكن مراكب السياحة تعمل موج أكبر وصوت كبير في الماء، والبعض الآخر يرى أن صوت مياه النيل يسمى " رياح الهواء " أو الخروشة أو الشخللة وهذا الصوت "عالي " و " واطي "، بمعنى أن هذا الصوت يختلف ما بين الأعماق المختلفة. فالعالي يشير إلى ارتفاع نسبة الطمي بقاع النهر والواطي يشير إلى قلة نسبة الطمي ومن ثم زيادة عمق النهر .

وهنا نرى أن الاخباريين قد كوّنوا هذه النظرة أو الرؤية لنهر النيل من خلال تجاربهم المختلفة واحتكاكهم المباشر بنهر النيل من خلال عملهم اليومي، أما الجوانب " الأبعد " من ذلك والبعيدة عن نطاق ممارساتهم اليومية نجدهم يعتمدون فيها على الحكايات التي يسمعونها عن نهر النيل وتدخل فيها أيضًا الأساطير المختلفة كما سنرى في الفقرات التالية .

2- النباتات والحيوانات المرتبطة بنهر النيل :

يرى الاخباريون أن " ورد النيل " هو من أكثر النباتات وجودًا في مياه النهر، ويسمى أيضًا عروس النيل، كما أنه يكثر أيضًا في " الجزائر " – الجزر – الموجودة بالنهر، وهو نبات شيطاني – أي لا يزرعه ولا يرعاه أحد – وليس له أي فائدة ويمثل خسارة فهو " يشرب المياه " ويمثل عائقًا أمام الوحدات خلال سيرها، كما أنه يحوي الحيوانات والطيور النافقة وأحيانًا جثث الموتى. كما توجد أعشاب رفيعة تسمي " الهيش " وكذلك بعض الغاب " البوص " وأوضح بعض الاخباريين أن الملك فاروق هو الذي " أحضره " وأمر بزراعة نبات ورد النيل في مياه النيل .

وهناك حشائش تسمى " الحامول " وهناك نبات آخر يسمى " الهوللوص " ويرى الاخباريون أنه طويل مثل الحبال ومتشعب مثل الإخطبوط " ويستطيع أن " يمسك " أي يعلق " بالرفّاص " الخاص بالمركب مما يؤدي إلى توقفه، وهو طويل ومن الممكن إذا " لف " الإنسان أن يؤدي إلى وفاته. وكم تسبب هذا النبات في حدوث الأعطال ووفاة بعض العاملين، فإذا علق بالرفّاص، ينزل أحد العمال – البحار غالبًا – إلى الماء لتنظيفه، وخلال ذلك يمسك بيد أحد الأشخاص الموجودين على سطح المركب – ويسمى الدليل – ويتحتم عليه – أحيانًا – الغوص في الماء والصعود مرة أخرى، وعند ذلك قد ترتطم رأسه بجزء حديدي بمؤخرة السفينة، وإذا عمل الرفاص – خطأ – فجأة من الممكن أن يمزق جسد هذا الشخص. ومن ثم فلهذا النبات العديد من الأضرار.

كما توجد العديد من الأسماك مثل البلطي والقراميط والحنّاشة " الثعابين " وسمك الرعاش (أحمر اللون) وهناك سمك البلطي الصغير (يسمى الشرٍ) ويمكن تناول كل هذه الأنواع. ولكن يوجد سمك كبير وسميك يسمى " حمار البحر " ذو شكل وطعم غريب ولا يتم تناوله .

كما يري الاخباريون أنه لا يوجد تماسيح بالنيل داخل مصر، ولكنها توجد من فوق السد العالي (أي خلف السد العالي) وهي أحيانًا – حسبما أوضح الأخباريون – تطلع على ظهر البابور، كما توجد الضفادع بكثرة حيث تعيش في مياه النيل وتحدث أصواتًا بالليل تسمى " النقيق " .

وتوجد العديد من الطيور مثل البط البري وأبو قردان (وهو طائر أبيض له أرجل طويلة) وهى تعيش على شواطئ النيل وتأتي من أماكن أخرى ؛ ويرون أن أبو قردان يتغذى على الديدان الموجودة في الطمي والحقول، وهناك أبو فصادة والبط " المولّف " ويعيش في الهيش، وهناك

فرخة الغيط وهى تتغذى على الديدان ويتم اصطيادها وتناول لحومها – كلما سنحت الفرصة لذلك – فهي لذيذة الطعم .

3- معرفة الوقت :

إن معرفة الوقت لدى العمال هامة وبخاصة عند أداء الشعائر الدينية، وفيما عدا ذلك ليست هامة حيث أنه من المعتاد أن وقت العمل يكون خلال النهار من شروق الشمس وحتى غروبها. وإذا لم يكن أحد من العاملين على المركب لديه ساعة لمعرفة الوقت، يمكن معرفة ذلك من خلال وضع الشمس في السماء ومن ثم الخيال. فإذا كان الخيال أمام المرء يعرف أن الوقت هو الظهر، ولمّا الخيال " يمشي " باتجاه الشمال ويكبر يحين وقت صلاة العصر، وعند غروب الشمس يكون الوقت هو الغروب. وسوف نعود إلى هذه النقطة مرة أخرى عند تناول الشعائر الدينية.

4- العبادات والشعائر الدينية :

يحرص الجميع على أداء الصلاة في أوقاتها، ويتم معرفة ميعاد الصلاة من خلال الشمس، ففي الصباح تكون الشمس في " القورة " – أي جبهة الوجه – اليسرى .وعند الظهر تكون الشمس في " القورة " اليمنى. وعند العصر تكون الشمس في الأذن اليمنى، والمغرب يكون مع غروب الشمس. ويتم الاستعانة بهذه الوسيلة في الأماكن الغير مأهولة بالسكان أو التي لا يسمعون فيها الآذان أو في عدم وجود ساعة مع أحدهم. وعند الفجر يصلون مع " نجم " ظاهر في السماء ويكون دائمًا في اتجاه القبلة وهو دائمًا يكون ناحية الأذن اليمنى .

ويتم الوضوء وشرب المياه دائمًا من مياه النيل إما مباشرة وإما من خلال الصهاريج التي تزود دورات المياه والحمامات بالمياه. والصلاة في أغلب الأحوال تكون فرادى لأن كل عامل يكون منشغلاً في عمله،

وفي قليل من الأحيان يتم الصلاة في جماعة يكون الإمام هو أكثرهم معرفة بالقرآن وحفظه. وفي صلاة الجمعة يتم صلاتها كفريضة الظهر تمامًا ويتم الصلاة دائمًا على ظهر المركب " فوق غرفة المعيشة " .

ويتم أداء فريضة الصيام، ويسير توقيت العمل وطبيعته بشكل طبيعي، ويتم تناول وجبتي السحور والفطور، الأولى تتكون من الفول والجبن أو رغيف من الخبز مع كوب من الشاي، والثانية تكون من العدس أو بعض الخضراوات الأخرى. ولكن يلاحظ عمومًا أن العدس هو المكون الأساسي للوجبة، ويتم معرفة وقت الفطور من خلال الراديو – حسب توقيت المنطقة التي يوجدون بها – والسحور يكون دائمًا بعد منتصف الليل. أو ساعات النوم وعمومًا تكون قليلة بسبب ضرورة حراسة الشحنات أو عندما تكون الوحدة النهرية في أماكن غير آمنة، ويتم تناول الفطور إما خلال سير المركب أو بعد ربطها حيث يتعين ألا تسير خلال الليل .

ومن ناحية أخرى يتم قضاء العيدين في وقت العمل العادي من جانب قطاع كبير من العاملين، ولكن البعض منهم يكون في إجازة ليقضيه مع أسرته. ومن ثم لا يتم صلاة العيد كما لا يوجد أي مظهر من مظاهر الاحتفال بالعيد. وقد أوضح بعض العاملين أنهم – خلال العمل – لا يعرفون الأيام، أي لا يدركون مثلاً أن اليوم هو الأحد أو الاثنين ...الخ، و أوضح البعض الآخر أنه يتم زراعة النبات حصده بعد عدة أشهر وهم لا يدركون ذلك، والمظهر الاحتفالي الوحيد بالعيد هو الإكثار – بعض الشيء – من إعداد الخضراوات وقليل من اللحوم بحيث تختلف قليلاً عن الأيام العادية .

وأوضح بعض المبحوثين أنهم يحرصون على أداء الزكاة وبخاصة زكاة الفطر، كُلٌ حسب قدرته، ولكن يتم ذلك إذا كانوا موجودين بين أسرهم .

5-المعتقدات حول الأولياء والطرق الصوفية :

يوجد على طول شاطئ النيل العديد من قبور أو " مقامات المشايخ " أو الشيوخ " وهم أولياء الله الصالحين وهم يكثرون في أسيوط مثل الشيخ ياسين والشيخ أبو فوده، وبعد أسيوط يوجد الشيخ أبو تيج وكذلك في قنا. ولهم مقامات صغيرة على البحر. وفي البلدان " المناطق " الداخلية توجد مقامات كبيرة لشيوخ آخرين. ففي المنيا يوجد الفولي أم سليمان والحبشي، ومقاماتهم قريبة من شط " النيل " .

وتقام لبعض هؤلاء الأولياء " الموالد " المختلفة، ويحرص بعض العمال على الذهاب والمشاركة فيها وبخاصة إذا كانت قريبة من أماكن " رسو " المركب وبخاصة من أتباع الطرق الصوفية، والذين يشاركون في حلقات الذكر طوال الليل ولكن يرجعون إلى المركب عند صلاة الفجر وقبيل السفر صباحًا .

6- الأحلام:

تشكل الأحلام جزءًا هامًا من ثقافة العاملين بنقل البضائع. ويتم رؤية الأحلام غالبًا التي تدور حول المياه والسمك والسفر بالمركب. ويقول أحدهم " حلمت إني كنت مسافر مع جماعة وإنني أصطاد سمك " وتفسير هذا الحلم من جانب الحالم أن السمك يمثل الخير الكبير. وقد تأكد ذلك بأن الشركة صرفت لهم بعض الأرباح والحوافز بعد ذلك .

كذلك إذا كان يوجد أحد الأعطال بالمركب، يتم رؤية ذلك بـالحلم وإنه تم إصلاحها، وبالفعل – حسبما ذكر بعض الإخباريين – تتحقق الرؤيا بأن الشركة تبعث أفراد الصيانة لإصلاحها .

ومن ثم أوضح كثير من المبحوثين أنهم عندما يكونوا مشغولين نهارًا بإحدى المشكلات التي تخص العمل، يتم " الحلم " بها، وأكد البعض أن زملاءهم يكررون نفس الألفاظ التي يذكرونها خلال يقظتهم. وإذا رأى أحد العاملين " رؤيا " مفزعة في منامه تتعلق المركب فإنه يستيقظ بعدها مباشرة من شدة القلق .

وفي ذلك يذكر أحد المبحوثين : " مرة حلمت بأن المركب فيها حريق، قمت على طول من النوم أبص – أنظر – على البابور عشان دية – هذه – مسئولية كبيرة ".

ونظرًا للبعد – فيزيقيًا – عن الأسرة والزوجة خصوصًا، أوضح كثير من المبحوثين أنهم لا يفكرون قي العملية الجنسية نظرًا لطول مدة البعد عنها، وان التركيز يكون دائمًا مع الشغل و" العيال " ولذلك يرى كثير منهم أنهم " يحلمون " كثيرًا بأبناءهم وهم يعانون من العديد من المشاكل مثل المرض ومشاكل التعليم وكل ذلك يرجع – من وجهة نظرهم – إلى قلة الدخل وزيادة مصاريف الأسرة. وانه إذا سيطرت أي مشكلة على العامل فإنه يفكر فيها ليل نهار – وليس من خلال الحلم فقط – وفي ذلك يقول أحدهم " عند الانشغال ممكن ألف – أي أدوّر – حوالين نفسي ".

7–المعتقدات التي تدور حول السحر :

يربط بعض المبحوثين بين السحر والطب الشعبي، ويرون أن الصداع والآلام مرتبطة بالعمل. ومن ناحية أخرى يؤمن العديد من المبحوثين " بالأعمال " التي يقوم بها " المشايخ " ومنها مثلاً " ربط "

العريس لعدم تمكينه من القيام بالعلاقة الزوجية الجنسية، ويكون ذلك عن طريق معرفة اسم " الأم " بالكامل **ويتم ذلك من خلال الوسائل الآتية :**

أ – عمل " العمل " – السحر – على " قرموط " أي تتم كتابة الطلاسم على جسد القرموط وبخاصة على رأسه، ثم يتم التعوذ وإلقاء هذا القرموط في مياه النيل. ويرى الإخبار يون أنه كلما "مشى" القرموط يمشي في اتجاهه الشخص المقصود بالعمل هائمًا على وجهه ومشتت العقل وكأنه شارد الذهن .

ب– عمل " العمل " في بعض الأوراق ورميه في البحر " النيل " .

جـ– عمل " العمل " في نخلة عالية حيث يتم تعليقه في أحد أغصانها في الهواء .

د – رش " العمل " أمام بيت الشخص المقصود أو في الشارع بحيث " يخطو " فوقه الشخص المقصود .

هـ – يتم وضع العمل في المقابر .

و – وضع العمل على الرصيف بأحد جانبي الشارع الذي يسير فيه الشخص المقصود .

وهنا يرى الإخباريون أنه لابد من إجراء مضاد لذلك لكي يتم فك العمل أو إبطال مفعوله. فبالنسبة للعمل المكتوب على " القرموط " من الممكن أن يراه احد الصيادين أو عمال المراكب، حيث يكون شكلة غير طبيعي أي " متغير " ويعوم فوق الماء لمسافات طويلة، وحينئذ يصطاده – حيث يكون سهل الاصطياد – وعندما يرى الكتابات عليه يذبحه و" يرميه" مرة أخرى في الماء أو يأخذه إلى أحد " المشايخ " لفك طلاسمه ومن ثم يتم " حل العمل ". وأحيانًا يتم ذلك من خلال " التعزيم " عليه أي قراءة بعض آيات القرآن ثم يتم إطلاقه " بعد ذلك .

ويسوق العديد من الإخباريين الحكايات المختلفة التي تؤكد آراءهم ومنها : أن إحدى السيدات رأت يومًا أحد العقارب ولم تكن قد شاهدت العقارب من قبل، فأصيبت بالصدمة وقالت : " أ أ " أي أصيب لسانها بالشلل التام ولم تستطع التحدث، وعبثًا حاولوا علاجها عند الأطباء ولكن دون جدوى. وأخيرًا ذهبت إلى احد " المشايخ " الذي طلب زوجًا من الحمام – لنفسه – ثم جلس في غرفة مظلمة هو و المريضة فقط، لبعض الوقت وأخذ " يعزّم " أي يقرأ عبارات غير مفهومة. ثم أحضر بعد ذلك طبقًا من الصيني وكتب عليه بعض الحروف وبدأ يتكلم مع " الجن " اللي " لابسها " وهي ترد عليه – بلسان الجن – ثم ذكر للواقفين خارج الحجرة بأنه عندما يفتح الباب يجب على أحدهم أن " يطس " – أي يسكب – المياه في وجه المريضة فجأة أي يحقق عنصر المفاجأة، وبعدها صرخت المرأة وبدأت تتكلم. وتقاضي مقابل ذلك زوجًا من الحمام وبعض الهدايا الأخرى.

وبذلك يذكر المبحوثون أن السحر " العمل " موجود وقد تم ذكره في القرآن الكريم. فالعين والحسد " فلقا الحجر ". فالإنسان من الممكن أن تتحول حياته إلى " نكد " على الرغم من امتلاكه المال والصحة والأولاد بسبب " العين "، وهنا يخلط المبحوثون بين السحر والحسد .

8- التفاؤل والتشاؤم:

أوضح بعض المبحوثين أن التفاؤل والتشاؤم مرتبط بأداء الشعائر الدينية وبخاصة الصلاة. وعندما يؤدي المرء الصلاة يكون متفائلاً وعكس ذلك يؤدي إلى التشاؤم وسوء الطالع. ويرون أن " الزنقة المالية " – أي الضائقة الاقتصادية – تعتبر نذير شؤم، ومن ثم يربطون بين الحالة أو الوضع الاقتصادي العام وحالة التفاؤل والتشاؤم .

وأوضح البعض الآخر أن التشاؤم يحدث في حالة أعطال "البابور" – الدافع _ وبخاصة إذا كان في الصباح في بداية اليوم، حيث يترتب على ذلك العديد من الآثار السلبية على الرحلة .

9–أنماط التفكير :

يسود الفكر " القدري " بين المبحوثين. فكل شيء مقدّر وهو راجع لقضاء الله وقدره، ولذلك يذكرون أن " الرزق محدد ولا حيلة فيه و " لا حيلة في الرزق ولا شفاعة في الموت "، والشيء ذاته ينطبق على الإصابة بالأمراض والموت والمكسب والخسارة. ولذلك عندما يصاب المرء بسوء يقول في صلاته : " يا رب أنت نزّلتها ويمكن ترفعها "، كما يسود الدعاء الآتي " اللهم لا نطلب رد القضاء ولكن اللطف فيه " .

والشيء ذاته ينطبق على سقوط المطر و" تسهيل ربنا في السفر "، وعطل المركب أو سيره، ومواجهة كل الكوارث تتم من خلال الدعاء إلى الله بالدرجة الأولى، دون أخذ الأسباب العملية في الاعتبار وهذا يعتبر نمطًا من أنماط التفكير الغيبي .

وقد عبر بعض المبحوثين عن ذلك بقولهم " إحنا غطانا السما وفرشنا الحديد "، و" قاعدين في ميه – مياه – وفوقنا ميه ". وهذا يعبر عن اليأس والتسليم المطلق بالقضاء والقدر والرضا بالظروف القهرية الصعبة التي يعيشون في ظلها .

10–الكائنات فوق الطبيعة :

انتهت نتائج الدراسة الميدانية إلى أثر النيل الكبير في وجود المعتقدات التي تدور حول هذه الكائنات الغيبية وغير المرئية وهي تنبع من أربعة مصادر : الأول هو المعتقدات الدينية الإسلامية التي تناولت الجن والعفاريت وغيرها من الكائنات كما تعرض للعلاقات بينها وبين

عالم البشر، والمصدر الثاني لهذه المعتقدات هو نهر النيل ذاته، ذلك النهر الذي يحوي العجائب والخوارق بين دفتيه، والمصدر الثالث هو الثقافة ذاتها التي ينتمي إليها العمال. فمعظمهم سواء من الوجه البحري أو القبلي ينتمون إلى ثقافات تقليدية يسودها التراث الشفاهي والحكايات والأمية هي القاسم المشترك بينهم وبالتالي – وكما أوضحنا في الفقرة السابقة – نجد أن أنماط تفكيرهم غيبية بالدرجة الأولى وتجهل في كثير من الأحيان العلاقة السببية أو العلاقة بين السبب والنتيجة. والمصدر الرابع والأخير هو طبيعة العمل بنهر النيل وطول زمن الرحلة والفترات الطويلة التي يقضيها العاملون بنهر النيل نهارًا وليلاً وفي كافة فصول السنة مما يجعلهم في كثير من الأحيان في مواقف " المواجهة " المباشرة مع قوى الطبيعة التي لا ترحم. وفيما يلي عرض لأنماط هذه المعتقدات وجوانبها المختلفة وتأثيرها على سلوكهم .

أوضح الإخباريون إيمانهم العميق بالكائنات فوق الطبيعة وبخاصة الجن والعفاريت، وهم دائمًا يخلطون بينها، وعموما يرون أنها كائنات مخلوقة من النار وتستطيع أن تتشكل بأشكال مختلفة، ويتضح أثر النيل في أنماط تفكيرهم في هذه النقطة حيث يرون أن هذه الكائنات مرتبطة أشد الارتباط بالنيل. ويرون أن الأماكن التي توجد فيها في النيل تسمى "مسكونة " ومن علامات ذلك أن " الجسم يقشعر من بعض الأماكن في المياه لأنها تكون مسكونة " ويدركون في الوقت ذاته أنهم وعلى الرغم من ارتباطهم بالعمل في النيل ومن ثم قربهم – فيزيقيًا – من أماكن سكني الجن، إلا أنهم سواء " المراكبي أو الصياد "، " متوصي عليه "أي أن هناك دائمًا موانع تمنع إصابتهم بسبب احتكاكهم بتلك الكائنات لأن النيل هو مصدر عملهم ورزقهم وليس هناك مصدر سواه، ومن ثم "مفيش حاجة

تؤذيه لأن عيشته في الماء مثل السمك "، ويشبهون علاقتهم بعـالم الجـن المرتبط بالماء بالعلاقة بين " الثعبان والحاوي " فالإنسان " محـوي " أي مُصان ومُحصن ضد أذى هذه الكائنات، لأنهم – أي العمال أو المراكبيه – مثل السمك لو خرجوا من المياه سوف يموتون لأن حياتهم قائمـة علـى المياه. ومرتبطة به .

كما يرون أن نهر النيل مسكون بالعديد من الكائنات مـن الجـن، وأشهرها " جنّية البحر " وهي من الممكن أن تسبب الأذى للآخرين خاصة عند نزول الماء خلال المساء أو الليل .

وتكثر بين الإخباريين العديد من " الحكايات " التي تدلل على ذلك. ففي إحدى المرات " غطس الريس على الريشة " أي نزل ريس المركـب إلى حيث " الريش " الموجودة في " الرفاص " الذي يدفع الوحدة إلى الأمام عند تشغيلها، نزل إلى الماء لتخليص هذه الريش مما علق بها من العوالق التي تعوق عملها، فجاءت " حاجة " – شيء ما – سـحبته إلـى أسـفل ومات. ولم يشاهدوا طبيعة هذا الكائن الذي تسبب في وفاته ولكنهم شعروا أن شيئًا ما " يسحبه إلى القاع، ويُرجع الإخباريين الأسباب الرئيسية وراء تلك الحوادث بأنها " الريش " .

ويرى الإخباريون أن لكل مكان "ملك " خاص به يسكنه – وهنـا يخلطون مرة أخرى بين الجن والعفاريت والملائكة – فالمسكن لـه ملـك ومياه النيل مسكونة، وأن من علامات المنطقة المـسكونة فـي النيـل أن مياهها دائمًا تكون " ساخنة " حتى لو كان ذلك في برد الشتاء في شـهري بؤونة وطوبة. وفي بعض الأماكن تكـون رؤوس الإخبـاريين " ثقيلـة " وشعر رؤوسهم " يطقطق " وهي – كما يذكرون – إنذار بأنها مسكونة .

كما يرون أن " الجنّية " – أنثى الجن – أكثر ارتباطًا بالماء. وعلى الرغم من تحصن " المراكبيه " ضد الجن إلا أن ذلك لا يمنع من وجود بعض حالات الاحتكاك بينهم كما يتضح في حكاياتهم. وفي هذا يذكر أحدهم الآتي : " كان مرة عندنا بابور وواحد أنقتل عليه والدم ساح على البابور. وجه – جاء – شخص تاني نام في نفس الأوضة – الحجرة – اللي سال عليها الدم، ولما صحا من النوم شاف أن نصفه اللي تحت عريان، والراجل ده اسمه رجب، والبابور كان اسمه عرابي "، ويذكر آخر حادثة وقعت في البابور النهري رقم 13 حيث " وقعت " فلوكة على الريس فمات. وكل ما يقرب أحد منهم إلى مكان قتله يشعر بأن جسده " يقشعر " دون أن يروا شيئًا أو شبحًا مكانه مثلاً .

ويعتبر سماع الحكايات الشعبية التي تدور حول الجن والعفاريت من الوسائل الهامة لانتشارها، وليس الممارسة أو التجربة الشخصية، وبعضها يدل على التجربة الشخصية ذاتها وفي هذا أوضح احد الإخباريين أنه كان في بلدته – أسيوط – في زيارة لخالته، فرأى إحدى السيدات جالسة وراء حظيرة الحيوانات وطلبت منه أن، " يشيّلها " بعض الماء الموجود في " بلاص "، وقد رأى هيكل سيدة وسمع الصوت جيدًا ففر مسرعًا من المكان .

ومن ثم يتضح من تلك الحكاية وغيرها أن الكائنات فوق الطبيعة لا يقتصر وجودها على النيل فقط، ولكن في الأماكن الأخرى مثل أماكن المعيشة الطبيعية للعمال وبخاصة في الصعيد. ومن ناحية أخرى يسود الاعتقاد أيضًا بأن المقابر الفرعونية الأثرية والأماكن الأخرى ذات الصلة هي مساكن ملائمة للجن والعفاريت فهي – على حد قولهم – أماكن بها أصنام صنعها الكفار – قدماء المصريين – الذين كانوا يعيشون هناك .

ومن ناحية أخرى يرى الإخباريون أن هذه الكائنات توجد دائمًا في الأماكن المهجورة والمظلمة في الجبال أو بين الأشجار وأنهم دائمًا يشعرون بها وخصوصًا ليلاً عندما يذهب أحدهم إلى شاطئ النيل " لربط " المركب بقطعة كبيرة من الصخر أو بأحد جذوع الأشجار أو النخيل ومن ثم لابد من " التعوذ " من الشيطان الرجيم عند ذلك وقراءة ما تيسر من آيات القرآن الكريم .

ولذلك تسود العديد من المعتقدات الخاصة بالحماية والتحصن من هذه الكائنات مثل : عدم الخوف منها أو من آثارها والإيمان بالله والتحصن بقراءة القرآن. والجدير بالذكر أن كثيرا من الإخباريين أوضحوا قلة وجود هذه الكائنات عمومًا الآن بسبب كثرة أعداد الناس وقلة الأماكن المهجورة ودخول الكهرباء إلى القرى والنجوع الجبلية (*) .

11- أرواح الموتى :

توجد العدد من المعتقدات الشعبية التي تدور حول أرواح الموتى الذين ماتوا ميتةً غير طبيعية مثل الحوادث، المهم في ذلك يوجد ربط – في المعتقد الشعبي – بين نزول الدم من القتيل وخروج شبحه أو روحه بعد ذلك . ويرى المبحوثون أن عفريت " القتيل " يظهر في أخر شكل كان عليه الميت قبل موته، كما أنه ينطق بأخر كلمات ذكرها قبل وفاته. فيذكر أحدهم مثلاً أن هناك قتيل كان على المركب، وكان كل يوم في الليل يتم سماع صوته يقول " أه يا بوي، يا واد أديني جاي " .

(*) كان لدخول عنصر الكهرباء أثر بالغ في قلة هذه المعتقدات كما اتضح لنا الشيئ ذاته عند دراسة عمال نقل الركاب بمحافظة البحيرة كما سنتناول ذلك في الفصل التالي .

ومن ناحية أخرى لا يربط الإخباريون بين الغرقى وظهور أرواحهم للسبب سالف الذكر، وهو ضرورة أن يسيل الدم من الجثة. ولكن في حالة مرور المركب بمكان يوجد به أحد الغرقى فهم يتحاشون الاحتكاك بالجثة أو الإبلاغ عنها خوفًا – على ما يذكرون – من المسئولية الجنائية. وذكر الاخباريون عشرات الحكايات التي توضح ذلك وأنه تم التحفظ عليهم لدى الجهات المختصة في أقسام الشرطة والنيابة وتم استجوابهم و" تعطيلهم " عن أعمالهم، على الرغم من أنهم يرون أن إكرام الميت – الغريق – هو دفنه، وأن الجثة دائمًا تميل إلى السترة وبخاصة ستر الأعضاء التناسلية – فالغريق الذكر دائمًا يطفو فوق سطح الماء ويكون وجهه – ومن ثم بطنه وأعضاؤه التناسلية – ناحية السماء وظاهرًا للعيان، بينما تطفو الأنثى الغريقة ويكون وجهها – ومن ثم أعضاؤها التناسلية – ناحية الماء ومغمورة فيه وذلك طلبًا للستر .

ومن ناحية أخرى يرى الإخباريون أن أرواح الغرقى تسكن المنطقة التي حدث فيها الموت دون أن تسبب الأذى للآخرين، ومن ثم يلزم عند رؤية إحدى جثث الغرقى التشهد وطلب الرحمة والمغفرة و " الستر " لها. ولكن يزداد خوف العمال إذا رأوا أجزاء أو أشلاء من جثث الموتى في النيل وحينئذ يتعوذون من الشيطان لكي لا يصبهم أذى .

وهذا لا يمنع من وجود بعض الحكايات التي توضح أفعال أرواح الغرقى – التي لا تؤذي الآخرين – فقد أوضح أحد الإخباريين أنه رأى جثة إمرأة " غريقة "، وقام باستخراجها من الماء، وأن " الخفراء " خافوا منها، وتم وضعها في النعش وبعد ذلك كان كلما سار في المكان يرى " النعش " أمامه، وفي إحدى المرات " وقع " – أي أسقط النعش على

الأرض، وجرى ناحية منزله، وبعد ذلك بدأت روح " الغريقة " تطلع – أي تظهر – في هذا المكان باستمرار .

12- الطب الشعبي :

هناك علاقة وثيقة بين العمل في النيل والإصابة ببعض الأمراض. فنجد أنه بسبب الاستحمام والوضوء مباشرةً من مياه النيل تزداد الإصابة بين العاملين بأمراض البلهارسيا وحصوات الكلى – نتيجة للماء الغير مكرر والذي تكثر به العوالق. ولقد أوضح الإخباريون أن الحصوات كانت منتشرة بشكل أكبر فيما مضى بسبب كثرة الطمي الموجود بمياه النيل، ولكن بعد بناء السد العالي قل ذلك. وفي ذلك يقول أحد العاملين : " زمان كان في بطننا محاجر، وكان ربنا ساترها معانا لأن ربنا ينزل البلوة – أي المصيبة – وبعدها يخففها باللطف .

وبالإضافة إلى ذلك يتعرض العديد من العاملين لنزلات البرد بسبب التعرض للهواء البارد ليلاً، سواء خلال العمل أو غير ذلك، أو التعرض لضربات الشمس بسبب التعرض المباشر لأشعة الشمس الحارقة خلال فترات العمل اليومي وتسمى الإصابة الناتجة عن ذلك باسم "السخونة" ناهيك عن تعرضهم باستمرار للجروح الناتجة عن طبيعة أعمالهم .

وفي كل مرض يصابون به توجد العديد من الوسائل الشعبية لعلاجه ومن أمثلة ذلك :

عند الإصابة بحصوات الكلى يم شرب الماء البارد صباحًا وتناول الزيتون "الإسرائيلي". وعند تعرضهم لنزلات البرد أو الأمراض الصدرية الناتجة عن استنشاق الدخان و الأتربة الموجودة في الهواء يتم تناول نبات "الحلفابر" الموجود على ضفاف النيل .

وفي حالات المغص أو " وجع الجنب " يتم غلي مزيجًا من نبـات الحلفابر والدسيسة والحرجل وتصفيتها ويتم تبريدها – من خلال تعريضها للرياح فوق ظهر المركب وخصوصًا بالليل – وتناولها دون إضافة السكر إليها، ويتم ذلك في الصباح الباكر " على غيار الريق " بمقدار كوبين يوميًا ويستمر ذلك لعدة أيام حتى تزول أعراض المرض. أو قد يتم تناول بعض النعناع أو الينسون أو الكراوية .

وفي حالة الإصابة بالإسهال يتم تناول كوب شاي " تقيل " ويضاف إليه بعض عصير الليمون والبن، كما يلجأ البعض إلى تسخين قالب طوب ولفه بقطعة من القماش ويجلس المريض فوقه حتى يتم " تدفئة " المعـدة، وقد يستبدل " الردة " – نخالة الدقيق – بقالب الطوب وفي حالة الإصـابة بنزلات البرد يتم تناول عصير الليمون الدافئ " ويبتعد" المصاب عن النوم

ويرى الإخباريون أن الصداع قد يرجـع إلـى الجـوع الـشديد أو تدخين السجائر أو التبغ دون التغذية الكافية أو الإرهـاق فـي العمـل والتعب دون أن يقابل ذلك بتناول الطعام. ولعلاج ذلك يتم تناول الشاي بعد خلطه بعصير الليمون .

وفي حالة آلام الظهر أو أن الظهر " يطق " أو يتمزق " يتم لفه " بملفحه " من الصوف أو يتم " رد المزق " أي تعديل فقرات الظهـر مـن خلال " الشعلقة " – أو التعلق – بشيء مرتفع ويتدلي الجسد إلى أسفل .

وبخصوص السخونة التي يصاب بها العامل نتيجـة " ضـربة " الشمس يتم علاجها أولاً من خلال ما يسمى بـ " لم الدماغ " والذي يـتم من خلال : " فرك " الرأس باليد أي تدليكها بالخل ثم يتم ربطها بقطعة من القماش، ثم ينام المريض فوق بطنه، ويتم تدليك جسده كاملاً من أظـافر قدميه وحتى شعر رأسه ويتم كل ذلك بالخل، ثم يتم " مسك " جلد الظهـر من خلال شده إلى أعلى و " طقطقتة "، وعند سماع صوت هذه " الطقطقة" تكون الشمس قد " طلعت "

وهناك طريقة أخرى " لإخراج " الشمس والتخلص من "السخونة" ويتم ذلك من خلال تدليك جسد المصاب من " كعبي " قدميه وحتى رأسه بالخل، ثم " طقطقة " العمود الفقري، ثم " تجميع " الجلد من الظهر وحتى رأس المريض، ثم " ترقعة " الأذنين، ثم محاولة " تجميع " الحرارة بعد ذلك في الشعر ثم " طقطقته من الأمام " ناحية الجبهة "، وعندئذٍ تكون سخونة الشمس قد خرجت من الجسد. وفي كل الحالات لابد أن تتم هذه العملية في " صفار " الشمس أي عند الغروب .

وانتهت نتائج الدراسة الميدانية إلي انتشار حالات الضعف العام بين العمال بسبب قلة تناول الطعام وزيادة المجهود وترتب علي ذلك ضعف " الفكر " وضعف " الجتة " أي بنية الجسم، ويرون أن ذلك يرجع إلى " ضعف الدم " ولعلاج ذلك لابد من الذهاب إلى الطبيب .

وعند الإصابة بالجروح المختلفة بسب " الأسلاك " أو " الرايش " العالق بهذه الأسلاك يتعين تطهير الجرح بعسل الحوامدية، وهو عسل خام يتم إنتاجه في الحوامدية و يتم تصديره إلى الخارج لتكريره، ويوجد به – حسبما أوضح الإخباريون – نسبة من الكحول، ثم ربط الجرح بعد ذلك حتى يندمل. وفي حالة الإصابة بالكسور يتم ربطها ريثما يتم الذهاب إلى المستشفى بعد ذلك .

ومن ناحية أخرى يرجع الإخباريون الإصابة بالأمراض النفسية – مثل التوهان وقلة التركيز وعدم التذكر – إلى " كثرة الغولب " أي نتيجة للتعرض للمشاكل والضغوط الاقتصادية وضيق ذات اليد والفقر وكلها تؤدي إلى قلة النوم والأرق. ويذكرون أن علاج كل ذلك يتمثل في قلة الفكر و " روقان المخ " أي البعد عن المشكلات.

الفصل الثالث

نقل الركاب

المبحث الأول

الأبعاد الاقتصادية والتنظيمية للنقل النهري للركاب

يلعب النقل النهري للركاب في مناطق البحث دورًا رئيسيًا في منظومة النقل عمومًا، فهو يتكفل من خلال استخدام المراكب الكبيرة " العبّارات " أو المراكب الصغيرة " المعدّيات"، بنقل الركاب من مكان لآخر، سواء بطول نهر النيل كما هو الحال في بعض مناطق القاهرة والجيزة أو ما بين ضفتي نهر النيل – أي الترع الفرعية – كما هو الحال في الإسكندرية والبحيرة، ويعمل بهذا النشاط قطاع كبير من السكان – كما سنوضح لاحقًا – كما تتفاوت أهميته وكثافته من منطقة لأخرى ويبدو ذلك جليًا في بين المحافظات الريفية ويمثلها هنا محافظة البحيرة والمحافظات الحضرية مثل الإسكندرية والقاهرة والجيزة .

ومهما يكن من شيء، فهذا النشاط يخضع للإدارة المحلية لكل محافظة من محافظات الجمهورية ذات العلاقات بنهر النيل، ويخضع بشكل أكثر تحديدًا لإدارة الملاحة الداخلية في كل محافظة، وإن كانت جميعها تخضع لضوابط التشغيل الواردة بالقانون رقم 10 لسنة 1956 والخاص بالملاحة الداخلية وكذلك التعديلات التي نص عليها القانون رقم 57 لعام 1962 .

ويقع هذا القانون في ثلاثة أبواب ويضم 22 (اثنتان وعشرون) مادة تنظم شئون الملاحة الداخلية وتشمل التعريف بالملاحة الداخلية والجهات المختصة بإصدار التراخيص والفحص واستعمال هذه المراكب والعقوبات وإثبات الجرائم ذات الصلة .

ففي الباب الأول أوضحت المادة الأولي منه أنه لا يجوز أن يسير أو يستقر المركب في المياه الداخلية لأغراض الملاحة إلا بترخيص يُعطَى لمالكه طبقًا لأحكام هذا القانون، وأن الهيئة العامة لشئون النقل المائي

الداخلي هي المنوطة بإصدار الترخيص (مادة 2)، كما تقوم إدارة الملاحة الداخلية بفحص المراكب الراغبة في الترخيص سواء علي الماء أو الجفاف (مادة 4) ومدة الترخيص هي سنتان بالنسبة إلي مراكب نقل الركاب والنزهة والعوامات والمعديات وثلاث سنوات لغيرها من المراكب.

كما يصدر وزير المواصلات قرارًا بتحديد شروط السلامة والصلاحية للملاحة وصلاحية المراجل والآلات المسيرة وتنظيم سير المراكب، أما المراكب التي تعمل فقط داخل حدود اختصاص مجالس المحافظات أو المدن فيصدر بتنظيم سيرها قرار من الوزير المختص (مادة 8)، وأوضح الباب الثاني شروط استعمال مراكب المعدية العامة أو الخاصة لنقل الركاب أو البضائع أو الحيوانات من شاطيء إلي أخر أو استعمال مراكب في خطوط منتظمة والتراخيص الخاصة بذلك وكذلك شروط المزايدات وشروط الترخيص للوحدة وكذلك ترخيص قائد المركب.

وأوضح الباب الثالث العقوبات والجرائم ذات الصلة، حيث نصت المادة (14) علي أنه يعاقب بالحبس مدة لا تزيد علي ستة أشهر وبغرامة لا تتجاوز مائه جنية أو بإحدي هاتين العقوبتين كل من خالف أحكام المواد السابقة، وكذلك الغرامة (10) جنيهات لكل من قاد مركبًا وامتنع عن إبراز التراخيص لمأمور الضبط القضائي (مادة 15) وهذا المأمور يكون تابعًا لوزارة الري أو إدارة الملاحة الداخلية . كما أوضحت المادة 20 مكرر أن الهيئة العامة لشئون النقل المائي الداخلي ومجالس المحافظات أو المدن هي التي تقوم بتحصيل الرسوم والإفادات المقررة ...

وفي **محافظة البحيرة** نجد أن كل المعديات العاملة (*) تعمل باستخدام الجنازير أو الأسلاك، ويلزم إصدار التراخيص اللازمة لهذه الوحدات من مديرية الطرق والكباري بالمحافظة بعد استيفاء الشروط المنصوص عليها بالقانون – السابق الإشارة إليه – كما أنها هي التي تحدد مدى صلاحية الوحدة النهرية، ويصدر الترخيص لمدة سنتان، كما تقوم إدارة الملاحة الداخلية بالمتابعة الميدانية لحالة كل مركب خلال فترة الترخيص، وفي حالة وجود المخالفات أو العيوب الفنية يتم اتخاذ الإجراءات القانونية فورًا من خلال السلطة التنفيذية متمثلة في الموظفين ذوو الصلة وكذلك شرطة المسطحات المائية وذلك بعد تقديم الإنذارات اللازمة .

وكل هذه المعديات تابعة للقطاع الخاص، فهي ملك لفرد أو عدة أفراد، فيما عدا وحدات تابعة للوحدات المحلية بالمحافظة مثل النجيلة في كوم حمادة أو بالقرب من كفر الدوار . وفي بعض الأحيان يتم جمع المبالغ من كل أفراد القرية بهدف شراء إحدى المعديات، وهنا تكون الملكية جماعية لكل أفراد القرية ومن ثم يمكن لجميع المساهمين في شرائها استخدامها دون مقابل، وفي هذه الحالة يتم تعيين أحد أفراد القرية للعمل بها نظير بعض المحاصيل الزراعية من السكان .

وفي أحيان أخرى تقوم أسرة واحدة بشراء معدية خاصة بها فقط لنقل أفرادها ومحصولاتهم وحيواناتهم عبر الترع لقضاء مصالحهم، وغالبًا ما يكون مسكن هذه الأسرة في أقصى القرية وتكون حقولها علي الضفة الأخرى للترعة ومن ثم لا يحق لأحد سواهم استخدامها .

(*) يشكر الباحث أ – محمد سليمان أبو زيد مدير مكتب وكيل مديرية الطرق والكباري بالبحيرة وكل من الأساتذة : أشرف عبد الحميد الخياط وجمال البطش والسيد الدمنهوري الموظفين بإدارة الملاحة الداخلية بالمحافظة علي تعاونهم.

وانتهت الدراسة الميدانية إلي أن العمل في هذه المهنة هو وراثي، وفي كثير من الأحيان يزاوج أصحاب هذه المهنة بينها وبين أعمال أخرى كالعمل الزراعي مثلاً، أو أن تكون ملكية المعدية موزعة بين الأخوة – سواء في وجود الأب المسن أو بعد وفاته – ومن ثم يتناوبون العمل عليها . وفي هذه الحالة نجد أن جميع الأخوة المتزوجون يكونون في وحدة معيشية واحدة أي أسرة ممتدة . ولكن في بعض الأحيان نجد أن بعض الأفراد يزاولون لأول مرة هذه المهنة وذلك من خلال نظام " المزادات " الذي تجريه الوحدات المحلية للمراسي والذي يتيح لمن يرسو عليه المزاد احتكار مكان العمل لمدة معينة نظير مبالغ مالية تقوم بتحصيلها الوحدات المحلية، تصل في بعض الأحيان إلي عشرة آلاف جنية .

ومن ناحية أخرى نجد أحيانًا أن بعض الأخوة " يضاربون " بعضهم بعضًا، وكل منهم يشتري معدية خاصة به تعمل بالقرب من الأخر " نكاية " فيه وخاصة في حالة نشوء المنازعات بينهم وانفصالهم عن بعضهم البعض من خلال الأسر النووية . وللعمل في هذه المهنة لابد – حسب نصوص القانون – من رخصة مزاولة المهنة من الهيئة العامة للنقل النهري، وتتولى شرطة المسطحات المائية التأكد منها دومًا خلال العمل . ويوجد في محافظة البحيرة خمس عشرة مركزًا محليًا وهي دمنهور وأبو حمص وكفر الدوار وآيتاي البارود وشبراخيت والرحمانية والدلنجات وأبو المطامير وحوش عيسى ووادي النطرون والمحمودية ورشيد وادكو وكوم حمادة .

وتعمل المعديات في الترع الرئيسية داخل المحافظة ومن أهمها الرياح البحيري والنوبارية والتوفيقية والمحمودية والخندق الشرقي (عبر إيتاي البارود ودمنهور) . كما نجد أن الترع الفرعية الداخلية الضيقة الصغيرة لا توجد بها ملاحة داخلية (معديات) ولكن توجد بها " مشّايات " أي أماكن ثابتة (معديات ثابتة) حيث يتم وضع ألواح خشبية عليها بعرض

متر واحد، وهي للمنفعة العامة ويقوم بوضعها مجموعة من الأفراد بغرض قضاء مصالحهم . كما توجد مجموعة كبيرة من الكباري بالمحافظة أو الكباري العائمة (من خلال براميل الهواء) وبعض هذه الكباري العائمة توجد في كفر الدوار ومنطقة العكريشة .

وتعمل هذه المعديات من الفجر وحتى قبيل منتصف الليل حسب ظروف كل منطقة سكنية، إلا إذا كانت هناك ظروف طارئة مثل الموت أو مرض أحد السكان أو حالات الولادة والتي يتطلب نقلها في أي وقت عبر المعدية .

وتعريفة الركوب بالمحافظة هي عشرة قروش للفرد، ويتم تخفيضها في حالات نقل الطلاب . والبعض يقوم بالدفع في كل مرة والبعض الآخر – وهم الأغلبية – يدفعون في نهاية كل شهر حوالي ثلاث جنيهات إذا كان ملتزمًا بالمرور اليومي عبر المعدية . وفي بعض القرى نجد أن النظام المتبع يسمى " المسانية " أي دفع قيمة أجرة الركوب بجزء من المحصول أو " الزراعة " كما يطلق عليها الاخباريون، وهي عبارة عن " مقطف " مليء بالمحصول في كل موسم زراعي سواء أكان أرز أو ذرة أو قمح " غلة " ... الخ .

والمعديات في محافظة البحيرة هي لنقل الأفراد وكذلك "المواشي" وأحيانًا تمتد لتشمل نقل السيارات كما هو الحال في كوم حمادة وخاصة في مناطق البريجات وأبو الخاوي والنوبارية وعزبة الفار بمركز الدلنجات وكلها قطاع خاص . وفي القرى الصغيرة نجد أن مراسي المعديات تكون دائمًا أمام مساكن القرية .

وكما أوضحنا سلفًا فإن الركاب هم من جميع الفئات . فهناك الطلاب والعمال والموظفين والفلاحين وربات البيوت، فهي وسيلة سهلة وآمنة و" تختصر " الطريق إلي المكان المراد الوصول إليه، وأحيانًا تعفي المرء من قطع عدة كيلومترات . فمثلاً نجد في عزبة الفار بالدلنجات أنه

توجد معدية لنقل الأفراد والسيارات، وأقرب منطقة يمكن المرور من خلالها هناك تسمى كوبري عبد المجيد صالح، وفي الجهة الأخرى يوجد كوبري يسمى جنيز . والمسافة من العزبة إلي هذين الكوبريين هي 2 كم في كل اتجاه لكي يتم العبور إلي الجهة الأخرى حيث الطريق الصحراوي (الإسكندرية – القاهرة)، ولكن المعدية تختصر الطريق بعرض ترعة النوبارية فقط (أقل من نصف كيلومتر) . ونفس الوضع يوجد في منطقة البريجات بكوم حمادة، فهناك توجد مناطق الأراضي المستصلحة، وفيها تقوم المعديات بنقل الأفراد إلي تلك المناطق سواء الأفراد أو السيارات .

ومن ناحية أخرى نجد أن المشكلات التي تواجه هذه المعديات تتمثل في الحوادث التي تقع بسببها، ومنها سقوط السيارات في الترع، ولذلك لابد عند منح الترخيص من استيفاء بعض الشروط مثل ضرورة وجود سور حديدي (متحرك) في جوانب المعدية وضرورة " تلجيم " السيارة بمعنى وضع قطع حديدية كبيرة أو أحجار أمام إطارات السيارات المنقولة من خلال المعدية لكي لا تتحرك خلال عملية النقل، وكذلك لابد من التأكد من الصلاحية الفنية للمعدية من خلال وجود وسائل الأمان داخل المعدية (سلامة الهيكل ووسائل النجاة وأجهزة إطفاء الحريق) وتأمين المرسى وأن يكون موازيًا للشاطىء وأن توضع بعض الإطارات القديمة (الكاوتش) علي جانب المرسى لامتصاص صدمات المعدية، وأخيرًا لابد من وجود " وتد " سواء من الخشب أو الحديد لربط المعدية من خلال " حلقة " حديدية فيها لتأمينها خلال صعود ونزول الركاب .

والمعديات في البحيرة – مثل الإسكندرية وباقي المحافظات – لها أبعاد مختلفة، تتراوح أطوالها ما بين 7 – 9 أمتار وعرضها ما بين 3 – 3.5 مترًا والارتفاع من 80 سم – 1 متر . وهذه المعديات لها "ظهر" وكراسي علي الجوانب علي هيئة حرف U، ولها " خون " أي تجويف في داخل هيكل كل معدية لوضع مستلزمات معيشة العامل سواء الفرش

أو أدوات الطعام والشراب و " النرجيلة " في حين توضع أدوات النجـاة علي سطح المعدية لكي تكو جاهزة للاستعمال عند الطـوارىء . وفـي مقدمة المعدية يوجد عمود حديدي مثبت به بكره حديدية دائرية مثبت بها السلك (داير) من الحديد والذي يثبت – بدوره – من جهتي الترعـة مـن خلال وتد بكل جانب، وأحياناً يتم وضع غطاء بأعلى المعدية في صـورة سقف معين لحماية الركاب من حرارة الشمس أو المطر(*)، كما يوجد في كثير من الأحيان فنار من الكيروسين يستعمل للإضاءه ليلاً والبعض يضع جهاز " راديو " بالمعدية وكذلك آنية فخارية لشرب المياه .

... هذا ويبلغ إجمالي عدد المعديات بمحافظـة البحيـرة حـوالي مائتي معدية، تتراوح قيمة كل منها ما بين 10 – 15 ألف جنيـة حـسب حجم كل منها ونوعية " الصاج " المستخدم في صناعة الهيكل . وتوجـد العديد من ورش تصنيع هذه المعديات وبخاصة في ادكو ورشيد ودسـوق والمحمودية، وتتم عمليات الصيانة لها داخل مواقعها بالترع وأحياناً فـي الأحواض الجافة في الورش بالأماكن سالفة الذكر . وغني عن البيـان أن هناك العديد من إجراءات الترخيص والفحص بعضها قبل نزول المياه مثل تقديم الطلب وإجراء المعاينة من خلال المهندس والفني وإحضار شـهادة المنشأ، والبعض الأخر بعد نزول " البحر " للتأكد مـن سـلامة الوحـدة النهرية للعمل .

ومن ناحية أخرى نجد أن لكل معدية اسم معين يختاره صـاحب المعدية وغالبًا ما يدل على اسم القرية أو المنطقة التي سوف تعمـل فـي نطاقها، ولكل معدية رقم مسلسل – مثل السيارات – أي أن هنـاك رقـم للمعدية ورقم للموقع . وهناك رموز معينة أصطلح عليها من خلال هيئـة

(*) أنظر الصورة بملاحق البحث .

النقل النهري مثل د . ر (بخصوص دمنهـور) و (س. ك للإسـكندرية) و (ب . ح للمحمودية) و (ك . ف لكفر الشيخ) ... الخ .

وانتهت نتائج الدراسة الميدانية إلي وجود العديد مـن العلاقـات الاجتماعية بين "المعداوي " وغيره من أصحاب المهن الأخرى كالآتي :

1- فهو يكون فلاحًا أو مزارعًا بالدرجة الأولي أو يزاوج بين الزراعـة ومهنة المعداوي، وهو يسكن القرية التي يعمل بها، ولذلك نجد العديـد من العلاقات الاجتماعية بينه وبين أفراد القرية أو الفلاحين من حيـث العلاقات " الاقتصادية " أو " المقايضة " - إن صحت هذه التـسمية - بينه وبينهم في إطار العمل فهم - كما أوضحنا - يستقلون المعدية في مقابل إعطائه جزءًا من محاصيلهم الزراعية في كل موسم زراعـي . وأحيانًا يتقاضى البعض الأموال " الشهرية " مقابل ذلك .

2- كما أن " المعداوي " يدخل في العديد من علاقات المصاهرة مع غيره من العائلات الأخرى، وقد أوضحت الدراسـة الميدانيـة أن المكانـة الاجتماعية للشخص في الريف في مجتمع البحث تتحدد بمقدار أملاكه من الأراضي الزراعية بالدرجة الأولي أو أملاكه العقارية أو أمواله . وعمومًا إتضح لنا المكانة الاجتماعية " الدنيا " التي يحتلها " المراكبي " في المجتمع، ومن ثم فإن هذه المكانة ترتب عليها ضيق إطار علاقات المصاهرة مع غيره من العائلات الأخـرى، إذ يقتـصر ذلـك علـي العائلات ذات المستوى الاقتصادي الأدنى وقد إنعكس ذلك علي سلوك بعض أفراد أسرة المعداوي وخاصة بين الشباب المتعلم (*).

3- اتساع شبكة العلاقات الاجتماعية مع " كل " أفراد القريـة تقريبًـا أو علي الأقل القطاع الذي تخدمه المعدية، ومن ثم يصبح محـط أنظـار

(*) أوضح أحد أبناء أسرة المعداوي " يسكن في كوم حمادة أن هذه المهنـة متعبـة " و"مش جيبه همها " وهي لا تتناسب مع مكانه الشباب الآن . وهذا الـشاب طالـب بالفرقة الثانية بكلية الشريعة والقانون، جامعة :الأزهر بدمنهور .

الجميع، كما قد تصبح " المعدية " مكانًا لفض المنازعات " البسيطة " بين الأفراد وبخاصة الشباب، كما أنها مكان مناسب – كما أوضحنا – خصوصًا في أوقات الصيف لقضاء أوقات السمر بين الشباب بعيدًا " عن المنازل ومشاكلها " .

4- ومن الفئات وثيقة الصلة بعمل المعداوي في " البحر " نجد الصيادين الذي يصطادون السمك باستخدام القوارب الصغيرة – الفلوكات – حيث يشتري منهم " المعداوية " الأسماك بأسعار أقل من الآخرين . ومن هذه الفئات أيضًا الفلاحين من أصحاب قطع الأراضي الزراعية الصغيرة المجاورة للمجاري المائية وتسمى " بنكيتة أو مريسة " (*) حيث يتم زراعتها بالخضروات مثل الجرجير والفجل والبقدونس أو الفلفل ... إلخ، حيث يأخذ المعداوي – من حين لآخر – بعض الخضروات بدون مقابل لإعداد سلاطات الطعام ... الخ.

... هذا – ومثلما الحال في الإسكندرية – نجد أن المنطقة التي يتم فيها إنشاء كوبري، يتم تبعًا لذلك إلغاء ترخيص المعدية . ولكن هذا لايمنع من كثرة أعداد المعديات في البحيرة مقارنة بالإسكندرية نظرًا لكبر مساحتها وتشعبها وكثرة الممرات الملاحية والترع بها باعتبارها محافظة زراعية بالدرجة الأولي .

وفي الإسكندرية، تختص إدارة الملاحة الداخلية أيضًا بترخيص كل ما يتعلق بالملاحة الداخلية والتي تشمل قوارب النزهة ومعديات نقل الركاب والصنادل الغير آلية (التي تعمل بالمداري) وتنقل البضائع . وهناك علاقة وثيقة بين النقل النهري والملاحة الداخلية، فالثانية جزء من الأولي، فالملاحة الداخلية تقتصر علي العمل داخل المحافظة . وبالنسبة

(*) كان والد الباحث – رحمه الله – يمتلك بعضًا منها في قرية خورشيد البحرية بالمدخل الجنوبي لمحافظة الإسكندرية .

لمحافظة الإسكندرية تشمل الملاحة الداخلية المسافة من الكيلو 101 إلــي مصب الهويس بالنوبارية، وفي ترعة المحمودية مــن منطقــة خورشــيد وحتى كبري مصب الترعة، وتعمل المعديات في إطار هذه الممرات .

والمعدية هي ملك لشخص واحــد أو عــدة أشــخاص . ويوجــد بالإسكندرية عدد 11 موقعًا علي ترعة المحمودية – حيث لا يوجد مواقع للمعديات علي ترعة النوبارية – وهي "بدءًا من الجنوب إلــي الــشمال : عزبة الرحمة، عزبة الشيخ الصغيرة، كرابيت " العوايد "، كوبري العوايد، القلعة، عزبة سلام، جانوتي، حجر النواتية، ســموحة، الزهــراء، الرنــد (محرم بك) وكان يوجد قبل ذلك عدد مماثل لهذه المواقع ولكن تم إلغاءها نظرًا لإنشاء كباري علوية بهذه المناطق . وهذه المواقــع موجــودة فــي مناطق بها كثافة سكانية مرتفعة وتحتاج دائمًا إلي التنقل عبر ضفتي ترعة المحمودية . ولكل معدية اسم معين مثل : الهادي، مسعود، الخلفاء ... الخ ولكل منها رقم ملاحي مثل 70 س ك أي ملاحة إسكندرية . ويتم تسجيل المعدية من خلال الاسم والرقم الملاحي .

ولكل معدية رخصة معينة يتم تجديدها كل ثلاث سنوات من خلال الفحص الفني لها، وتوجد عدة ورش يتم إجراء الصيانة بها فــي منــاطق النوبارية أو دسوق وغيرها. والمعدية – بالطبع – تختلف عن المركــب الكبير أو مركب نقل البضائع من حيث الحجم، فهي أقل حجمًا فمتوســط الأطوال هي 15 متر والعرض تسعة أمتار والعمق حوالي متران، كما أن المعديات غير آلية أي تتحرك من خلال " جنزير " – أي سلسلة حديديــة سميكة – أو سلك أو حبل مثبت علي جانبي الشاطىء في المنطقــة التــي تعمل بها، ومن خلال " شد " هذا الجنزير أو السلك أو الحبل يتم تحريــك المعدية، أو من خلال " مدراة " من " الغاب " السميك من خلال غرســها داخل المياه لتصل حتى القاع وبهذا تتحرك يمينًا ويسارًا . وغالبًا تستغرق

فترة التحرك من شاطيء لآخر حوالي 5 دقائق . وخلال هذه الفترة يـــتم أخذ تعريفة الركوب من الركاب .

والمركب إما أن يكون له " كورته " أي سطح مقفول – أو يكــون ذو سطح مفتوح – ولابد من وجود أمــاكن لجلــوس الركــاب " دكــك " بمواصفات وأطوال معينة من الثلاث جوانب لسطح المركب . والمراكب تعمل من شروق الشمس وحتى الغروب . وفي بعض الأحيان يمتد العمل بها إلي منتصف الليل خاصة إذا كانت تخدم قطاعًا من العمال بالمــصانع مثلاً أو أصحاب الورش الخاصة . وفي هذه الحالة يحتم القانون ضرورة وجود وسيلة إضاءة بالمركب مثل " الكلوب " أو " لمبة الجاز " .

وترخيص عمل المعديات بالمناطق المختلفة بالإسكندرية يتم مــن خلال " المزاد " الذي يشارك فيه من يشاء من أصحاب الخبرة فـــي هــذا النشاط، ويتم هذا المزاد كل ثلاث سنوات . وعند رسو المزاد علي شخص معين لابد من تسديد حوالي عشرة آلاف جنية ســنويًا إلـــي المحافظـــة . ويترتب علي ذلك أيضًا قيام إدارة الملاحة الداخلية – التابعة للمحافظـــة – بالأشراف علي عمل هذه المعديات .

فلابد من التأكد من ترخيص الوحدة النهرية ورخص العاملين بها وقيمة تعريفة الركوب ووجود وسائل الأمان والإنقاذ والإطفـــاء بالوحـــدة وتسديد الرسوم الهندسية، فلابد من تقنين كل هذه الإجـــراءات ... ولكـــن أوضحت نتائج الدراسة الميدانية " إبتزاز " أصحاب الشأن التابعين لإدارة الملاحة الداخلية، لمُلاّك المعديات وفـــرض الإتـــاوات علـــيهم وتحريـــر المحاضر لهم دون وجه حق في كثير من الأحيان . حيـــث يـــتم فـــرض الغرامات عليهم ويتم تحصيل قيمتها من خلال قسم الـــشرطة التـــابع لـــه منطقة عمل المعدية .

ويعمل علي المعدية شخص واحد في الدورية الواحدة – فالعمـــل مقسم إلي دورتين صباحية ومسائية – أو شخص واحد يعمل طوال اليوم،

ولابد للعاملين من الحصول علي تراخيص بمزاولة المهنة من الهيئة العامة للنقل النهري ويتم تجديدها من إدارة الملاحة الداخلية بالإسكندرية .

وقيمة تعريفة الركوب هي خمسة قروش ذهابًا وإيابًا، ولكن قد يتم زيادتها ليلاً أو تحصيل مبالغ أكثر خاصة إذا كان الراكب ليس " زبونًا " معروفًا وغير مقيم بالمنطقة، فعندئذ قد يتم زيادتها إلي عشرة قروش أو ربع جنيه، وتزداد هذه التعريفة في الأوقات المتأخرة ليلاً لأن المعدية تنقل راكبًا واحدًا فقط في بعض الأحيان .

ويتعرض عمل نقل الركاب من خلال " المعديات " إلي العديد من المشكلات مثل حالات التسبب في غرق بعض الركاب أو تعاطي المخدرات أو نقلها من خلال المعدية وحالات السرقة بالإكراه لبعض الركاب وغيرها ويتم التعامل مع مثل هذه الجرائم من خلال أقسام الشرطة التابعة لها مناطق عمل المعديات .

ومن ناحية أخرى تنقل المعديات جميع فئات المواطنين مثل العمال في المصانع والشركات والموظفين وطلاب المدارس وكذلك من جميع الأعمار، وتساهم بشكل كبير – وإن قلت هذه المساهمة الآن – في نقل الركاب عبر ضفتي ترعة المحمودية .

ومن ناحية أخرى، تساهم إدارة الملاحة الداخلية بالإسكندرية في تنظيم عمل " الصنادل " النهرية التي تعمل داخل الممرات المائية في إطار المحافظة، ويوجد حوالي من 50 – 60 صندل بالمنطقة، وهو مركب صغير يسير باستخدام محرك ولابد من استخراج ترخيص بعمله من إدارة الملاحة الداخلية ويتم تحصيل بعض المبالغ المالية بواقع سبعة قروش علي الطن الواحد، بمعنى تحصيل حوالي عشرة جنيهات ويسمى تصريح مرور وهو تصريح محدد زمنيًا . وهذه الصنادل هي لنقل البضاعة بالدرجة الأولي – وليس الركاب – وإما تكون صنادل " صيانة " تحمل " ونشًا "، وبعضها يستخدم في أعمال التطهير ويتراوح عدد طاقمها ما بين 2 – 4

أشخاص . وعمومًا نجد أن قيمة ما يتم تقاضية من هذه " الصنادل" تقل كثيرًا عما تحققه " المعديات " من دخل لمحافظة الإسكندرية .

وفي محافظتي **القاهرة والجيزة**، تلعب العبّارات والمعديات دورًا محوريًا في نقل الركاب، وهذا العمل منوط بجهتين رئيسيتين الأولي هي القطاع العام متمثلة في أتوبيس النقل النهري والثانية تتمثل في المعديات المملوكة للقطاع الخاص .

ويعتبر الأوتوبيس النهري (*) من وسائل النقل الهامة في محافظة القاهرة، وهو يتبع هيئة النقل العام، ويقوم بالأنشطة الآتية : -

1- نقل الركاب من خلال المعديات في إطار محافظات القاهرة الكبرى (القاهرة - الجيزة - القليوبية)

2- الرحلات، سواء إلي القناطر الخيرية أو حديقةالحيوان .

3- النزهة : أي التنزه إما من خلال التأجير لمدة معينة سواء للجمعيات أو الهيئات أو الأفراد وذلك في الفترة النهارية، أو التأجير لمدة معينة خلال الليل .

4- إقامة الحفلات في المناسبات المختلفة سواء في الأفراح أو أعياد الميلاد ... الخ .

ويوجد علي جانبي نهر النيل بالقاهرة الكبرى عدد 15 محطة بها المراسي المختلفة لإدارة وتشغيل " الأوتوبيس النهري " وتوجد في الأماكن الآتية: شبرا الخيمة، الجزيرة، هابي لاند، الساحل، الوراق، الحميات، مركز إمبابة، البوسطة، أبو الفدا، الجلاء، الجامعة، الروضة، الجيزة، مصر القديمة، القناطر . وتتوزع كالآتي : عدد 7 في محافظة القاهرة،

(*) بيانات رسمية غير منشورة من هيئة النقل العام بالقاهرة . ويشكر الباحث المهندس شعبان كمال محمود مدير الأوتوبيس النهري بالقاهرة علي تعاونه .

عدد 6 في الجيزة، عدد 2 في القليوبية، وهذه المحطات تضم 25 (خمس وعشرون) مرسى نيليًا .

ويشترط لإقامة المحطة على نهر النيل الشروط الآتية :

1- ألا تحجب الرؤية على النيل .

2- استغلال المساحة المرخصة .

3- التحكم في مناطق الدخول والخروج .

4- عدم وجود إنارة مبهرة خاصة خلال الليل لعدم إعاقة الملاحة .

ويوجد بالهيئة عدد 30 (ثلاثون) وحدة نهرية، يوجد بها محركات من نوع G M، يسع كل منها 120 راكب، ويوجد عدد 5 (خمس) وحدات مكيفة يوجد بها محركات هيدروماستر، يسع كل منها 150 راكبًا .

والمحطة بمثابة استراحة للركاب بالإضافة إلي أنها منفذًا للدخول والخروج، ويوجد بإدارة الأتوبيس النهري أو النقل النهري حـوالي 400 (أربعمائة) عامل وفني وموظف وقد قامت شركة قناة الـسويس وشـركة المقاولون العرب بصناعة هياكل هذه الأتوبيسات النهرية ويرجع تـاريخ صناعتها إلي عام 1977 وما بعدها .

ويبلغ طول الوحدات النهرية الصغيرة 22.5 م والعرض يبلغ 5 أمتار، وحمولة كل منها – كما أوضحنا – 120 راكب . والمحركات بها من نوع G M الأمريكية الصنع .

ويبلغ أطوال الوحدات الكبيرة 29.5 مترًا × 8 أمتـار عرضـًا، والماكينات التي تحركها من نـوع هيدروماسـتر والوحـدات الـصغيرة (القديمة) – G M كما يطلق عليهـا – ذات " دور " أو طـابق واحـد . والماكينة تكون في المقدمة و " الرفاص " في المؤخرة، " وريس " المركب يكون في المقدمة، ومقاعد الركاب تكون في الخلف (*) . بينما نجـد فـي

(*) أنظر الصورة بملاحق البحث .

الوحدات الجديدة " الهيدروماستر " أن الماكينة تكون في مؤخرة الوحدة و "الريس" يكون في الكابينة بالمقدمة ومنفصل تمامًا عن الركاب . وهي ذات " دورين " أو طابقين مكيفين . الأول يسع عدد مائه راكب والثاني يسع خمسين ويتم الاتصال بين الريس والركاب من خلال دائرة صوتية . ومن ناحية أخرى نجد في الوحدات القديمة أن الماكينة – ومن ثم الميكانيكي – يكون بجوار الريس، ويوجد اثنان من البحارة الأول يقف بالباب الأمامي والثاني بالباب الخلفي ومن ثم يكون العدد الإجمالي لطاقم الوحدة النهرية القديمة " G M " أربعة أفراد هم : الريس والميكانيكي واثنان من البحارة، بينما في الوحدات الحديثة " الهيدروماستر "، يتكون الطاقم من سبعة أفراد وهم : الريس ومساعده، أربعة بحارة، والميكانيكي . وفي هذه الوحدات يكون " الريس " منفصلاً عن باقي الطاقم، ويوجد معه " ريس كورتة " يساعده ويقف في مقدمة الوحدة ويوجهه يمينًا ويسارًا وأحيانا يقود الوحدة في حالة غياب الريس الأصلي . ويوجد علي المرسى عدة أشخاص آخرين يكملون مهمة طاقم الوحدة النهرية وهم المحصل الذي يتولى تحصيل أجرة النقل من خلال دفتر التذاكر، وعامل الباب الذي يساعد الركاب عند الصعود والنزول من الوحدة وعامل مطافي، بالإضافة إلي " ناظر " المحطة الذي " يتمم " علي عملية التحصيل . كما يوجد عامل علي " الشمعة " – أي الوتد الحديدي المثبت علي السفينة ويتم ربط الوحدة النهرية به خلال الرسو علي المحطة – الأمامية وآخر علي " الشمعة " الخلفية .

ويوجد الميكانيكي دائمًا بجانب الماكينة – في الخلف في الوحدات الهيدروماستر – ويكون علي اتصال دائم بالريس من خلال " التليكوم " في حالة حدوث أي خلل في عملية سير الوحدة والذي يظهر من خلال "عدادات الوحدة الخاصة بالسرعة والحرارة والزيت والوقود ... الخ،

وحينئذٍ يتصل الريس بالميكانيكي لمعالجة هـذا العطـل دون أن يـشعر الركاب بذلك .

ويبلغ متوسط ثمن الوحدة النهرية " القديمة " – G M – حـوالي 40 (أربعون) ألف جنية بالنسبة لموديل 77، وحوالي 65 (خمس وستون) ألفًا بالنسبة لموديل 78، وبالنسبة لموديل 79– 80 يبلـغ متوسـط ثمـن الوحدة حوالي 85 (خمس وثمانون) ألفًا .

وبالطبع تزداد هذه المبالغ بالنسبة للأنواع الحديثـة لتـصل فـي موديلات 2004 إلى اثنين مليون جنيه . والجدير بالذكر أن الماكينات فقط هي التي يتم استيرادها، بينما يتم صنع الهياكل في الشركات المـصرية، والماكينات القديمة GM هي صناعة أمريكية، بينما الهيدروماسـتر هـي صناعة إنجليزية .

ويوجد نوعان من الصيانة . الأول فوق سطح الماء ويشمل الجزء العلوي من الوحدة ويشمل الماكينات والصالون ... والثاني تحـت سـطح الماء ويشمل : صاج البدن – هيكل السفينة – والدفة والريش والتي تساهم في دفع حركة السفينة إلي الأمام أو الخلف وتغيير اتجاهها . وهناك صيانة شاملة تتم كل أربعة سنوات، وصيانة أخرى دورية سنوية .

ولكل أتوبيس نهري اسم معين مثل بدر، بسنت، حورس، 6 يوليو، 6 أكتوبر، مصطفى كامل، الأزهر ولها العديد من الدلالات سواء أسـماء أشخاص مشهورين أو أولياء الله، أو معالم القاهرة، أو أسـماء فرعونيـة أو إسلامية، أو شخصيات تاريخية، أو أحداث تاريخية هامة ... الخ .

وبالنسبة لنظام العمل، يوجد عدد 2 " ورديـة " : الأولـى مـن السادسة صباحًا وحتى الرابعة بعد الظهر، والثانية مـن الرابعـة وحتـى الثانية عشر مساءًا . وبعد انتهاء العمل توجد "حراسـات " ليليـه علـي المراسي والوحدات النهرية كما يوجد فحص يـومي علـي البطاريـات

والزيوت والوقود وأجهزة المطافئ، فهي صيانة يومية بعد انتهاء العمل ولتجهيزها للعمل في اليوم التالي .

وبالنسبة لتعريفة الأجرة فهي تتراوح ما بين 25 - 50 قرشًا، حسب المسافة، هذا بالنسبة للمعديات . وبالنسبة للرحلات تكون قيمة التعريفة خمسة جنيهات ذهابًا ومثلها إيابًا وذلك لمدة ساعتين ذهابًا - في اتجاه الشمال - وساعتين ونصف إيابًا - في اتجاه الجنوب - حيث يكون السير ضد التيار . وتعريفة الرحلة إلي حديقة الحيوان - من التحرير - هي خمسون قرشًا .

وبالنسبة للرحلات الليلية، تستغرق الرحلة حوالي ساعة ونصف، وتبلغ قيمة التعريفة عشرة جنيهات . وبخصوص إقامة حفلات الأفراح لمدة ثلاث ساعات، تبلغ قيمة الحفلة 750 سبعمائة وخمسون جنيهًا .

والجدير بالذكر اختلاف الأوتوبيسات النهرية باختلاف الغرض الذي تستخدم فيه كلاً منها، فالأتوبيسات الكبيرة الحجم والحديثة والمكيفة تستخدم في إقامة الحفلات وكذلك في الرحلات الطويلة . ويوجد بها وسائل الترفية مثل الحمامات والسخانات والثلاجات وهي تستخدم كذلك في الرحلات الليلية . وهذا عكس الحال بالنسبة إلي العّبارات الصغيرة والتي تستخدم في نقل الركاب من مكان لأخر، والتي غالبًا ما لا يتعدى زمن الرحلة الخمس وأربعون دقيقة .

وتختلف مدة الرحلة باختلاف طول المسافة في كل منها . فمثلاً يبلغ طول الرحلة من التحرير وحتى القناطر الخيرية حوالي 22 كيلومترًا، وتستغرق ساعتين ذهابًا . وذلك لأنها تكون بمثابة نزهة، ومن ثم لا تسير الوحدة النهرية بسرعة كبيرة ولكن تبلغ سرعتها ثمانية عقدات أي 14 كيلومتر في الساعة . ويبلغ طول الرحلة من التحرير إلى حديقة الحيوان حوالي ستة كيلومترات وتستغرق 20 عشرون دقيقة . ومن التحرير إلى مصر القديمة - حيث تسير عبر أربعة محطات - تبلغ عشرة كيلومترات

وتستغرق ساعة ... الخ . وبالنسبة لأوقات الذروة في العمل نجد أنها تشمل مناسبات الأعياد والمواسم الدينية وفصل الصيف .

وعلى مدار اليوم نجد أنها تكون في مواعيد العمل الرسمية والمدارس وإن العمل في الأتوبيس النهري التابع لهيئة النقل العام بالقاهرة يخضع لمجموعة من القيود والضوابط التي تحكمها، مثله في ذلك مثل وسائل النقل البري الأخرى من حيث تقسيم العمل ومواعيده ... الخ . وخلال الرحلة يلتزم كل فرد من أفراد الطاقم بعمله في ضوء تخصصه . وينتهي عمله بانتهاء الدورية من الساعة الثالثة وحتى الثانية عشرة عند منتصف الليل، كما نجد أن طاقم الأتوبيس النهري يقضون ليلتهم في المبيت في مقر عملهم " بالمحطة " ريثما يبدأون العمل في اليوم التالي من الساعة السادسة صباحًا وحتى الثالثة بعد الظهر، ويعقب ذلك حصولهم على راحة لمدة 24 ساعة ... وهكذا . وهذا النظام يؤدي إلى ضمان العمل في الصباح الباكر في اليوم التالي ومن ثم " يوفر " سيارة الوردية التي تحضر هؤلاء من منازلهم إلى مقار عملهم وتعود بهم إلى منازلهم مرة أخرى بالإضافة إلى أن هذا النظام يلزم الطاقم بتنظيف الأتوبيس النهري ومن ثم " يوفر " عمال النظافة، ناهيك عن أنهم يمثلون – في الوقت ذاته – عمالاً لحراسة وحداتهم النهرية ليلاً .

وخلال الرحلة تكون العلاقات بين طاقم الأتوبيس النهري بغيرهم قليلة اللهم مع بعض الموظفين " الدائمين " الذين قد يتجاذبون معهم أطراف الحديث أو العلاقات – غير المباشرة – مع طواقم الوحدات النهرية الأخرى من زملاء المهنة وبخاصة في حالة وجود الأعطال المفاجئة أو نشوب الحرائق بتلك الوحدات . كما توجد بعض العلاقات مع الصيادين، وكلها تكون مجرد علاقات عابرة .

ومن ناحية أخرى تصل هذه العلاقات إلى الاستفادة " المادية " من الزبائن وذلك كنوع من " البقشيش " وبخاصة في حالات استئجار هذه

الوحدات النهرية للتنزه والرحلات أو مع السياح وكذلك في حالة إقامة الحفلات على هذه الوحدات . وتختلف القيمة المادية من حالة لأخرى وغالبًا ما يتقاسم أفراد الطاقم هذه النقود ولكن ليست بنسب متساوية، حيث توجد علاقة طردية بين مركز الشخص في الطاقم وقيمة ما يتقاضاه من نقود . كما قد يحصلون على الهدايا العينية متمثلة – إلى جانب النقود – في الوجبات من الأطعمة والحلوى وغيرها وخصوصًا في مناسبات إقامة الحفلات . وكذلك نظير تنظيف المركب بعد الحفل أو كنوع من المجاملة الاجتماعية أو تقديم " الصدقات " ... الخ .

كما انتهت الدراسة الميدانية إلى أن العاملين بالمعديات في القاهرة يجمعون بين الثقافة الحضرية القاهرية التي يعملون ويعيشون فيها بالإضافة إلى ثقافتهم الأصلية حسب الأماكن التي نزحوا منها وبخاصة في الصعيد، كما يلاحظ أنه كلما كان الجيل الأكبر هو الذي يعمل كلما كان له ثقافة فرعية خاصة سواء في اللهجة أو شكل الملبس أو المسكن ونوعية الطعام والشراب وأدوات العمل المنزلي أو طريقة تصفيف الشعر ... الخ . وكانت هذه الثقافة أقرب – بالتالي – إلى ثقافة المناطق الأولى التي ولدوا ونشأوا فيها فهم في بعض الأحيان يعيشون حياة كاملة سواء في السكن أو تناول الطعام والشراب وغسيل الملابس وقضاء وقت الفراغ، في نفس المركب (في غرفة المعيشة أسفل سطح المركب) . بينما نجد أن الأجيال الأصغر ليست لهم ثقافة فرعية خاصة فهم أقرب إلى الاندماج بسكان المنطقة التي يقيمون ويعملون فيها .

وبالنسبة لعمال الأتوبيس النهري نجد أن معظمهم من محافظة المنوفية وخصوصا منطقة الكوتامية وفي السابق كان معظمهم من الوجه القبلي فقط . والقليل منهم يقيم في القاهرة والباقي يحضر يوميًا للعمل في مقر عمله من خلال سيارة الهيئة، ومعظمهم تعلم هذه المهنة " بالوراثة

حيث كان يعمل بها من قبل والبعض كان يعمل بالزراعة أو صيد السمك . ومعظم العاملين تتراوح أعمارهم ما بين 30 – 45 عام، وتم تعينهم من خلال المسابقات والإعلانات بالصحف، ولكن لابد لأفراد الطاقم من رخص بمزاولة المهنة ويتم الحصول عليها من الهيئة العامة للنقل النهري بعد إجراء العديد من الاختبارات . والشيء ذاته يحدث في حالة استخراج رخص تسيير وحدات الأتوبيس النهري ... ويبلغ متوسط الرواتب الشهرية – بعد إضافة العلاوات والحوافز – من 400 – 500 جنيه ويزداد الراتب بازدياد الإيراد . وبالطبع نجد أن " الريس " هو أكثر هذه الفئات من ناحية الدخل الشهري نظرًا لدوره المحوري في العمل .

ومن ناحية أخرى نجد أن الذين يستخدمون الأتوبيس النهري يشكلون العديد من الفئات مثل الموظفين وبخاصة موظفو التليفزيون ووزارة الخارجية والعمال وطلاب المدارس والجامعات ناهيك عن السياح الأجانب أو الرحلات السياحية الداخلية، ويكثر الرواد – كما ذكرنا – في المواسم والأعياد . فمثلاً في عيد الأضحى يستخدم الجزارون المتجهين إلى منطقة الوراق، الأتوبيس النهري بكثرة للقيام بعمليات ذبح الأضحيات في هذه المنطقة . كما نجد أن الأتوبيس النهري يقدم خدمة هامة أخرى تتمثل في خدمة المرضى والمتجهين إلى مستشفى الحميات . ومن ثم انتهت الدراسة الميدانية إلى أن استخدام الأتوبيس النهري يكون من أجل العمل أو الدراسة أو العلاج أو السياحة والتنزه وهي خدمة يومية تزداد معدلاتها في فصل الصيف وفي الأعياد الدينية والشعبية، وكذلك في مناسبات إقامة الحفلات سواء الخاصة بالخطوبة أو الزفاف أو أعياد الميلاد ... الخ . وهي وسيلة آمنة ورخيصة " وتختصر " المسافات، وتتم بعيدًا عن الزحام في وسائل النقل البرية، كما أنها أقل تلويثًا للجو . وهي – بالطبع – وسيلة قاصرة على نقل الأفراد فقط أو المتعلقات الشخصية

البسيطة ولا تتعدى ذلك إلي نقل البضائع أيا كانت أشكالها أو أحجامها، ومن ثم يطبق عليها قواعد النقل البري . ومتوسط أعداد الركاب الذين يخدمهم الأتوبيس النهري في المواسم والأعياد حوالي ستة آلاف في الرحلات إلى القناطر الخيرية وستة آلاف راكب في كل رحلة من رحلات الأتوبيس النهري حسب خط سيره . ويبلغ متوسط الإيراد السنوي لكل خط سير حوالي سبعة آلاف جنية في الأيام العادية، وفي المواسم والأعياد ترتفع القيمة إلي حوالي 30 (ثلاثون) آلف جنية في كل خط سير .

وعلي الرغم من كل ما سبق إلا أن هناك العديد من **المشكلات** التي يعاني منها قطاع " الأتوبيس النهري " التابع لهيئة نقل الركاب بالقاهرة تتمثل في الأتي :

1- المشكلات الفنية والتي تتضح من كثرة أعطال الوحدات النهرية " القديمة " والتي تكلف الهيئة أموالاً طائلة ولذلك لابد من تطويرها سواء من خلال التعديل أو الإحلال والتجديد .

2- المشكلات الإدارية والخاصة بالعاملين والتي تتمثل بالدرجة الأولي في قلة الأجور والبدلات الخاصة بالمخاطر وغيرها وتفعيل دور نقابة العاملين في هذا الصدد .

وقد أوضح الاخباريون من المسئولين أن الأتوبيس النهري يخضع في قوانينه للنقل العام البري، ولذلك يلزم التحرر من هذه القوانين لمسايرة النقل النهري، ولابد من المرونة في خطوط السير للعمل في المناطق المزدحمة للاستفادة القصوى من طاقة الخطوط الأقل كثافة وضرورة تحرير الفكر الاقتصادي لتحقيق أكبر قدر ممكن من الأرباح واستحداث خدمات جديدة مثل نظام الإعلانات علي المراسي النيلية التابعة للهيئة وعلي الأتوبيس النهري ذاته أو علي التذاكر، واستحداث ذي موحد للعاملين لإعطاء صورة حضارية لمصر لدى السياح، وتشغيل خطوط

ملاحية جديدة موسمية تخدم الاحتفال بالموالد المسيحية مثلاً، ومن الممكن استحداث وسيلة أخرى أصغر حجمًا علي نمط تاكسي العاصمة يسمى "تايل تاكسي" وجذب الاستثمارات المحلية والأجنبية في هذا القطاع .

هذا، وتوجد العديد من الجهات ذات الصلة بعمل الأتوبيس النهري، التي يتعين التقيد بتعليماتها وبعضها يشرف علي العمل والبعض الآخر يصدر التراخيص اللازمة سواء الخاصة بالعاملين أو بالوحدات النهرية ذاتها . ومن أمثلة هذه الجهات أو الهيئات : الهيئة العامة للنقل النهري، وشرطة هيئة النقل العام، وشرطة المسطحات المائية، ووزارة الري، وجهاز شئون البيئة، والأحياء المختلفة التابعة لمحافظة القاهرة .

ومن ناحية أخرى توجد العديد من المعديات التابعة **للقطاع الخاص** حيث توجد معديات نقل الركاب علي طول شاطيء النيل، وبخاصة في الأماكن الآتية (*) :

روض الفرج وبولاق أبو العلا (ماسبيرو) وقصر النيل ومصر القديمة والمعادي وحلوان بطول حوالي 50 كيلومترًا . وهي لنقل الأفراد . ولمنح الترخيص اللازم لممارسة هذه المهنة لابد من شهادة المنشأ التي يحدد بها كل ما يخص المركب من حيث الأبعاد ومكان الصناعة والحمولة...الخ، بالإضافة إلي شهادة المرسى الذي سوف ترسو به الوحدة. ولابد أن يكون حجم الوحدة 75 % من مساحة المرسى .

وتتراوح أحجام المعديات – القطاع الخاص – العاملة في مدينة القاهرة من 15 –20م طولاً والعرض من 5 – 7 م . وحمولتها في المتوسط حوالي 50 طنًا، بمتوسط 25 فرد .

(*) يشكر الباحث المهندس / أحمد كامل رئيس إدارة الملاحة الداخلية بمحافظة القاهرة.

ومواعيد العمل هي من السادسة صباحًا وحتى السادسة مساءًا، ولكنها قد تمتد إلي حوالي منتصف الليل، وتقوم شرطة المسطحات المائية بمتابعة التشغيل، بينما تقوم إدارة الملاحة الداخلية بالمحافظة بإصدار التراخيص اللازمة وتقاضي الرسوم والتي تقدر بسبعة قروش علي الطن .

وتعريفة الركوب هي 25 قروشًا، وتنقل هذه المعديات العديد من الفئات من المواطنين مثل ربات البيوت والطلاب والعمال والموظفين ... وعمومًا كل من ينتمون إلي الطبقة المتوسطة . وكثير من المناطق التي تعمل في نطاقها هي مناطق صناعية والسكان هم من محدودي الدخل . وبعضها ينقل الخضروات . وبخاصة في المناطق الشعبية، وهذه المعديات تعمل من خلال استعمال " السلك " المثبت بشاطيء النيل . وهي تعمل في الفروع النيلية بالقاهرة مثل ترعة الإسماعيلية والبحر الصغير (بالمنيل) .

والعاملون بهذه الوحدات من سكان القاهرة ولكن تمتد أصولهم إلي محافظات الوجه القبلي بصعيد مصر، وهي مهنة وراثية توارثوها من الآباء والأجداد .

ولكن نجد عمومًا أن إمكانات الهيئة أكبر من القطاع الخاص، كما أن لدى الهيئة مجموعة من القواعد الصارمة التي تحدد سير العمل ووسائل الأمان . فالأتوبيس النهري التابع للهيئة يوجد به أدوات مكافحة الحريق تتمثل في 15 (خمس عشرة) طفاية حريق ذات أحجام مختلفة وطلمبة حريق تعمل بخرطوم . وتوجد بها أدوات الإنقاذ وتتمثل في 16 (ست عشرة) طوق نجاه و 120 "جاكيت نجاه " وعدد 2 قارب فِلْ لحمل عشرة أشخاص، وعدد 1 قارب مطاطي لحمل 15 فردًا . وتتضاعف هذه الأدوات في الوحدات الكبيرة .

كما يوجد لكل أتوبيس نهري تابع للهيئة تأمين مستندي يشمل التأمين علي الوحدة النهرية من الحرائق والغرق بالإضافة إلي تأمين علي

الراكب ومتعلقاته الشخصية ويتم دفع هذه المبالغ إلي شركات التـأمين ... ولكن لا تلتزم الوحدات التابعة للقطاع الخاص بكل ذلك، بل تتحايل علـي القانون ولا يتم التامين علي كل العاملين بها، وعلي الرغم من كـل ذلـك فهي تسعى إلي الربح وتستطيع تحقيقـه بـسبب تحررهـا مـن القيـود البيروقراطية التي تحدد العمل في الوحدات التابعة للهيئة مثـل الإلتـزام بالمواعيد والجداول وخطوط السير والحمولة ... الخ وبالتالي فهي عنصر منافسة هام في هذا المجال .

وتمتد خطوط نقل الركاب من خلال المعديات بمحافظـة الجيـزة (غرب النيل) من الشمال إلي الجنوب كالأتي : إمبابة، جزيـرة إمبابـة، الزمالك، العمرانية، البدرشين، المعصرة (معدية ركاب وسيارات) . ومن أهم المراسي الموجودة بالمنطقة : الحوامدية والمنيب، وجزيـرة الـدهب وشارع البحر الأعظم والكتكات، والعمل بهذه المناطق متداخل مع العمـل في إطار محافظة القاهرة ومن ثم يشكل عملاً واحدًا، ولكن الفرق بينهمـا أن الجيزة تقع غرب نهر النيل .

ومعظم العاملين بالأتوبيس النهري من المتزوجين، ولا يفـرض عليهم العمل الابتعاد كثيرًا عن أسرهم، ومن ثم فإن رب الأسرة هو الذي يدير شئونها علي مدار اليوم بخصوص " مصروف " البيت وتعليم الأبناء وكل ما يتعلق بظروفهم الحياتية، ويكون ذلك – بالطبع – بعد رجوعه من العمل .

وفي يوم الراحة الأسبوعي، يـشارك رب الأسـرة فـي قـضاء متطلبات أسرته، أو يذهب إلي الحقل لممارسة الفلاحة – إذا كان يمتلـك أرضًا – أو يخرج لصيد السمك – إذا كان يمتلك قاربًا للصيد، أو يعمـل علي " المعدية " – إذا كان يمتلك معدية لنقل الركاب في بلدته – وهكذا . ومن ثم فإن أوقات فراغ العامل يقضيها دائمًا في العمل " الإضافي " الذي

يدر عليه دخلاً إضافيًا لمواجهة متطلبات الحياة ... ناهيك عن زيارات الأهل والمشاركة في العلاقات الاجتماعية العادية .

والشيء ذاته ينطبق علي باقي مناطق البحث، فطبيعة العمل لا تقتضي منه المبيت خارج المنزل أو البقاء بعيدًا عن الأسرة لفترات طويلة، الأمر الذي جعل هذا العمل بمثابة عمل " عادي " مثل العمل في أي مؤسسة حكومية أو خاصة، وإن كان نظام العمل به – كما أوضحنا – يميل إلي التداخل وإرساء العلاقات الشخصية القوية في محافظة البحيرة، بينما يتغلب عنصر المصلحة المادية البحتة على العمل في محافظات الإسكندرية والقاهرة والجيزة . وهذا إنعكس – بالطبع – في أسلوب الحياة وهو ما سوف نتناوله في النقطة التالية .

المبحث الثاني
أسلوب الحياة

لا يتأثر أسلوب الحياة كثيرًا في مجتمعات البحث بالعمل في مجال نقل الركاب من خلال نهر النيل مثلما وجدنا الحال لدى عمال نقل البضائع، ويصدق ذلك علي محافظات البحيرة والإسكندرية والقاهرة والجيزة ولكن بدرجات متفاوتة . وذلك لسبب جوهري هو تداخل الوقت ما بين العمل والأسرة في معديات القطاع الخاص وبخاصة في البحيرة، علاوة علي أن العمل في محافظة الإسكندرية يكون في إطار التجمعات السكانية وغالبًا ما يسكن صاحب المعدية بالقرب من مكان عمله، والشيء ذاته بالنسبة لمحافظتي القاهرة والجيزة، ويصدق الشيء ذاته في حال العمل ضمن الهيئة العامة لنقل الركاب بالقاهرة ممثلة بالأتوبيس النهري، فالعمل في هذا القطاع عبارة عن عمل عادي أي وظيفة عادية مثل العمل في بقية المصالح الحكومية فهو محدد بنظم ولوائح وقوانين وأوقات للعمل "دوريات"، علاوة علي أن معظم العاملين في هذا القطاع – كما أشرنا – ينتمون إلي الثقافة الريفية بمحافظة المنوفية، وبالنسبة للعاملين في مناطق الجيزة تمتد أصولهم إلي صعيد مصر .

وبالنسبة **للعادات الغذائية** للعاملين في **محافظة البحيرة** يتم تناول الطعام بصورة اعتيادية حيث لا تؤثر طبيعة العمل في تلك العادات، وغالبًا ما يتم تناول كوب من الشاي المخلوط باللبن صباحًا في المنزل ثم الذهاب إلي " المعدية " حيث ميعاد ذهاب الطلاب إلي مدارسهم والعمال والموظفين إلي أعمالهم والفلاحين إلي حقولهم . وعند الساعة العاشرة تقريبًا – بعد هدوء ذروة العمل – يتم تناول بعض الطعام " الخفيف " من الأرز المخلوط باللبن الحليب وقطعة صغيرة من الجبن " القريش " وذلك في المنزل أيضًا والذي يكون بالقرب من مكان المعدية .

وعند الظهر – غالبًا بعد صلاة الظهر – يتم تناول طعام الغذاء ويتكون غالبًا من الخبز والجبن وبعض الخضروات الطازجة، حيث لا تشكل وجبة الغذاء الوجبة الرئيسية . وبعد صلاة المغرب يتم تناول وجبة العشاء – وهي الوجبة الرئيسية – وتتكون من الأرز والخضروات، كما يتم تناول اللحوم والأسماك في أيام محددة من الأسبوع وغالبًا يكون يوم السوق الأسبوعي بالقرية .

ولذلك يمكن القول أن طبيعة العمل " بالمعدية " لم يؤثر علي العادات الغذائية للعمال نظرًا لوجود مكان العمل بالقرب من مكان السكن، ووجود الأقارب والمعارف والجيران بالقرية ومن ثم توطد العلاقات بينهم، كل ذلك أدى إلي تناول الطعام والشراب في المنزل، وفي الوقت الذي لايتواجد فيه العامل " بالمعدية " نجد أن الركاب يعبرون بها من شاطئ إلي آخر دون أية مشاكل وذلك لوجود السلك بالمعدية طوال الوقت – وسهولة قيادتها – حيث أنها يدوية وليست ميكانيكية كما أن رواد المعدية دائمًا من أهل القرية إلا في حالات قليلة . ناهيك عن توافر الطعام من خلال الحقول التي يمتلكونها ومن ثم سهولة الحصول عليه كما أن معظم العائلات بالقرى هي عائلات ممتدة مما يحتم تناول الطعام والشراب سويًا بالمنزل ولكن طبيعة العمل أدت إلي تغير نمط الحياة بخصوص قضاء وقت الفراغ وهو ما سوف نتناوله لاحقًا .

ومن ناحية أخرى يلعب النيل – ومن ثم البيئة الزراعية – دورًا هامًا في تربية الطيور المنزلية وخصوصًا البط والإوز التي تتغذى علي بعض النباتات والعوالق النيلية، ومن ثم تعتبر وجبة رئيسية في موائد سكان هذه القرى ومن ثم عمال المعديات .

وفي الإسكندرية يتم تناول الطعام من خلال شرائه من محلات بيع الأغذية المجاورة لمكان العمل وبخاصة الطعام " الجاهز " مثل السندوتشات بأنواعها، وفي حالات قليلة عندما يكون مكان السكن بالقرب

من مكان العمل يتم تناول الطعام بالمنزل والعودة وخلال ذلك ينيب صاحب المعدية أحد شركائه للبقاء خلال هذه المدة . وفي بعض المناطق يتم إعداد الشاي على سطح المعدية خلال العمل، وبطبيعة الحال نجد أن نوعية الطعام تناسب تناوله خارج المنزل، فهو – كما أسلفنا – طعام جاهز – سريع التجهيز، ولكن ليست له خصوصية أخرى

وفي القاهرة – بالنسبة للعاملين في الأتوبيس النهري – يخرج العمال من بيوتهم في الصباح الباكر الساعة الخامسة حيث يستقلون حافلة " الوردية "، ومن ثم يبدأ عملهم عند الساعة السادسة صباحًا . ولذلك يتعين على العامل أن يستيقظ عند الرابعة فجرًا حيث يتناول كوبًا من الشاي المخلوط بالحليب .

وعند الساعة الثامنة أو التاسعة صباحًا تقريبًا يتناول الخبز والفول والطعمية في وجبة الفطور في العمل ثم يتناول كوبًا من الشاي من " البوفيه " التابع للهيئة . ويتم تناول وجبة الغذاء بعد الرجوع من العمل وذلك توفيرًا للنفقات والمصاريف الشخصية، والشيء ذاته ينطبق على وجبة العشاء .

وبالنسبة لعادات **النظافة الشخصية في البحيرة** إنتهت نتائج الدراسة الميدانية إلى أنها لا تتأثر بطبيعة العمل في نقل الركاب من خلال المعديات، لأن الوقت يتداخل بين الإقامة في المنزل والعمل، ولذلك فإن "إيقاع" الحياة وأسلوبها يسير بشكل طبيعي ومن ثم تتأثر عادات النظافة الشخصية بالمستوى الاقتصادي والاجتماعي لكل عامل، وهم عمومًا يحتلون أدنى السلم الاجتماعي وظروفهم الاقتصادية من الصعوبة بمكان بحيث لا يمكنهم إنفاق الأموال الكافية على النظافة الشخصية . فمثلاً لايستخدم معجون الأسنان أو الصابون مرتفع الثمن أو " الشامبوهات " أو حتى الماء الساخن في الاستحمام – اللهم في حالات نادرة – ناهيك عن "كريمات " الشعر اللازمة لتصفيفه ... إلخ . فهم يغتسلون بالماء البارد

وباستخدام الصابون "العادي " وأحيانًا بدونه، كما يتوضأون – كغيرهم – من ماء الترع مباشرة كما تقوم النساء – في كثير من الأحيان – بغسل الملابس في الترع بجوار " مراسي " المعديات وكذلك غسل أواني الطعام والشراب، ويستخدمون قش الأرز في الاستحمام بدلاً من " الليف " اللازم، ولا يضعون العطور إلا في مناسبات الأفراح والأعياد . ويتم قص الشعر وحلاقة الذقن أسبوعيًا . وقد لاحظ الباحث عدم إتباع الشروط الصحية في تلك الحالات حيث يتم استعمال أدوات الحلاقة وبخاصة " شفرة الحلاقة " لأكثر من شخص مما ساهم بشكل كبير في انتقال وانتشار الكثير من الأمراض الفيروسية الفتاكة بينهم وبخاصة مرض الالتهاب الكبدي الوبائي فهذا من الأمراض المتوطنة في الريف المصري عمومًا ومن ثم بين عمال نقل الركاب بالمعديات، وسوف نعود إلى هذه النقطة في موضع لاحق من هذا البحث .

وفي **الإسكندرية** لا تخرج هذه الممارسات عن إطارها المعتاد، فهي تتم بالدرجة الأولى في المنزل وتختلف ممارستها باختلاف الوضع الاجتماعي والاقتصادي للعامل، وهم جميعًا ينتمون إلى الطبقة الوسطي ومن فئة العمال والذين – في الغالب – يزاوجون بين هذا العمل وأي عمل آخر وبخاصة في قطاع الشركات أو المصانع . كما انتهت نتائج الدراسة الميدانية إلى أن البعض يقوم بهذا العمل – عنوة – ومن خلال استخدام أساليب البلطجة – لدرجة أن البعض أقام معدية " ثابتة " في إحدى المناطق المطلة على ترعة المحمودية في غيط العنب ويُحصّل من الأهالي شبه " إتاوة " نظير مرورهم من هذه الأماكن، وقد انعكس كل ذلك على كيفية معيشة هذه الفئة من العمال من معتادي الإجرام والذي يقترن سلوكهم في بعض الأحيان بالسرقة بالإكراه وتعاطي المخدرات وغير ذلك، وسوف نعود إلى هذه النقطة في موضع لاحق .

وفي **القاهرة** يمارس عمال الهيئة حياتهم بطريقة تشبه جميع العاملين الآخرين في الشركات أو المصانع أو الورش، فطبيعة أعمالهم "محددة الوقت "، لا تجعل لديهم عادات خاصة أو يعتمدون كثيرًا على أنفسهم بعيدًا عن زوجاتهم . ومن ثم يبدأ يوم العامل بالاستيقاظ فجرًا ثم "يتشطّف " أي يغتسل سواء أكان يغسل الجسم كله أو الاقتصار على غسل الوجه واليدين بالماء والصابون، ثم الوضوء وأداء صلاة الفجر . وبعد الرجوع من العمل يتكرر الشيء ذاته .

وخلال العمل يؤدي الصلوات – والظهر والعصر – وغالبًا ما يتم أداء صلاتي المغرب والعشاء بالمنزل . وفي حالة الوردية الثانية من 3 – 12 مساءًا، يتم أداؤهما في مكان العمل سواء داخل المحطة أو داخل الأتوبيس النهري .

وبالنسبة لعمال القطاع الخاص في القاهرة والجيزة، تختلف أنماط العادات الغذائية تبعًا لقرب أو بعد مكان السكن عن مكان العمل وكذلك باختلاف الثقافة الرئيسية التي ينتمي إليها العامل، وهي هنا عمومًا ليست لها أية خصوصية عن باقي الفئات الأخرى اللهم بالنسبة لقلة من العمال في مناطق الجيزة والتي يعتبر المركب أو " المعدية " هو مكان الإقامة مثلما هو مكان للعمل، ولكنه حتى في هذه الحالة يتم ممارسة الحياة بشكل طبيعي جدًا .

وبالنسبة **لقضاء وقت الفراغ**، نجد أنه في محافظة **البحيرة** يختلف وقت الفراغ للعمال باختلاف كثافة السكان في كل قرية وشكل ملكية المعدية، فمثلاً نجد في القرى ذات الكثافة السكانية المرتفعة وجود شخصين – أو أكثر – للعمل على المعدية ومن ثم يكون لكل منهم وقت فراغ من العمل، وفي حالة الكثافة السكانية المنخفضة نجد شخص واحد يعمل عليها ومن ثم يكون وقت فراغه قليل .

ومن ناحية أخرى تلعب طبيعة ملكية المعدية دورًا هامًا في ذلك، فالمعدية التي يملكها شخص واحد يكون وقت فراغه أقل، وتلك التي يملكها أكثر من شخص يكون لكل منهم متسع أكبر من وقت الفراغ .

ومن ناحية ثالثة يلعب سن " المعداوي " – أو عامل المعدية – دورًا هامًا في ذلك . فالشخص الشاب أو صغير السن عمومًا يمكنه قضاء أكبر فترة ممكنة في العمل، وكبار السن لا يستطيعون ذلك وغالبًا ما ينيبون أحد أبنائهم للقيام بالعمل في حين ينعمون هم بالراحة ومن ثم يكون لديهم مزيد من وقت الفراغ .

ومهما يكن من شيء، فإن وقت فراغ " المعداوي " يقضيه في المناسبات الاجتماعية بالقرية مثل المشاركة في " الأفراح "، أو تقديم واجب العزاء، أو زيارة المرضى، أو حل المشكلات الاجتماعية . وخلال العمل – وبخاصة في الليل – يتم قضاء وقت الفراغ داخل المعدية ذاتها ويتم ذلك من خلال تجاذب أطراف الحديث مع بعض الزملاء والسمر، ويتم خلال ذلك شرب الشاي أو تدخين السجائر أو " النرجيلة "، لدرجة أن البعض أنشأ ما يشبه الحجرة الصغيرة في أحد جوانب المعدية يوجد بها أدوات إعداد الشاي وبعض أدوات المعيشة البسيطة وأدوات تدخين "النرجيلة "، وبعض الوسادات والأغطية لهذا الغرض . ويقترن بذلك وجود جهاز راديو صغير يعمل بالبطارية لسماع إذاعة القرآن الكريم بالدرجة الأولى إذ أن ذلك يعلي من مكانته بين سكان القرية خاصة في القرى الصغيرة التي تتشابك وتتوطد فيها العلاقات الاجتماعية .

وفي المساء – في المنزل – يحرص الجميع على مشاهدة البرامج التليفزيونية سواء المحلية أو العربية – من خلال محطات الدش حيث توجد " وصلات " الدش في كثير من منازل القرى الآن – وبخاصة " التمثيليات " والبرامج الدينية والرياضية . وعمومًا تستغرق هذه العملية

مدة قليلة حيث يتعين عليهم النوم مبكرًا ليتمكنوا من الاستيقاظ مبكرًا عند الفجر في اليوم التالي .

وفي **الإسكندرية** يختلف الوضع ما بين المناطق الريفية – ضمن إطار المحافظة – والمناطق الحضرية . فالأولى يتم قضاء وقت الفراغ فيها مع الأسرة وأحيانًا في العمل الزراعي أو أي عمل آخر أو المشاركة في المناسبات الاجتماعية، بينما في الثانية يتأثر ذلك بحياة المدينة وبخاصة في بعض المناطق " النائية " في منطقة غيط العنب حيث تعتبر المعدية – وبخاصة في المساء – مكانًا لارتكاب الرذائل وتعاطي المخدرات والسهر حتى فترات متأخرة من الليل . ويمكن القول أن طبيعة هذه الطبقات التي تعمل هناك تتأثر بالبيئة الحضرية " العشوائية " وليس بالعمل في إطار نقل الركاب في حد ذاته .

وفي **القاهرة** لا يوجد للعاملين بالهيئة وقت فراغ ـ اللهم في أوقات نادرة – ولذلك فهم يقضون " الوردية " في العمل، كلٌ حسب وظيفته، حتى بعد انتهاء وقت العمل – بالنسبة للعمال الذين يكونوا في مقار أعمالهم في أوقات معينة أو مواسم العمل – حيث يتعين عليهم "تنظيف" وحداتهم النهرية، وإجراء عمليات الصيانة اليومية لها تمهيدًا لعملهم في اليوم التالي .

وغني عن البيان أن طبيعة أعمالهم ليست مقيدة في إطار الغرف المغلقة أو المكاتب ولكنها تكون في النهر، وقد أكد الاخباريون أن من شأن ذلك التخفيف عليهم و" تضييع الوقت" في العمل من خلال الاحتكاك بالركاب أو تسيير الأتوبيس النهري أو الرحلات أو الحفلات ... الخ .

ومن ناحية أخرى، انتهت نتائج الدراسة الميدانية إلى الأثر السيئ لنهر النيل على **الوضع الصحي** للعاملين في مجال نقل الركاب وبخاصة في المناطق الريفية مثل محافظة البحيرة أو ممن لهم جذور ريفية في الإسكندرية والقاهرة والجيزة حيث تنتشر بينهم أمراض البلهارسيا

والانكلستوما وأمراض الكبد ومضاعفاته مثل تضخم الطحال واستسقاء البطن وهي من الأمراض الفتاكة التي تؤدي حتمًا إلى الوفاة وتحصد أعداداً كبيرة من المصريين كل عام وأصبحت – بحق – من الأمراض التي تهدد الأمن القومي المصري في أعز ما يملك وهو القوة البشرية المنتجة .

ومن ناحية أخرى انتهت نتائج الدراسة الميدانية إلى عد ربط المبحوثين بين الأمراض والأسباب الفيزيقية التي تؤدي إليها وأرجعوا أسباب ذلك إلى " الزهق " وكثرة المشاكل وكثرة تحمل المسئولية .

المبحث الثالث
الشعائر ونسق المعرفة

انتهينا في الفصل السابق في إطار تناول الشعائر ونسق المعرفة لدى عمال نقل البضائع إلى خصوبتها وتنوعها وتغلغلها في عقول هذه الفئات ومرد ذلك طبيعة البيئة الثقافية التي نشأ في خلالها هؤلاء العمال وكذلك تغلغل الأمية بينهم، علاوة على تأثرهم الشديد بنهر النيل نظرًا لارتباطهم الشديد به وأنهم يقضون به أيامًا بل شهورًا في عرض " البحر " بعيدين عن عائلاتهم، علاوة على تغلغل التراث الشفاهي بينهم .

وعند تناول هذه النقطة بالنسبة للعاملين بنقل الركاب، انتهت نتائج الدراسة الميدانية إلى قلة هذه المعتقدات وتغيرها وذلك – كما ذكرنا – لأن إطار العمل يتم في محيط السكن، بمعنى أن العمال يمارسون حياتهم العادية بمنازلهم، وهناك وقت محدد للعمل .

وعلى الرغم من ذلك إلا أن الدراسة الميدانية انتهت إلى وجود فروق بين المحافظات الريفية والحضرية في هذا الصدد، **فتغلغل هذه المعتقدات والممارسات أوضح في محافظة البحيرة ويكاد يتلاشى في الإسكندرية والقاهرة والجيزة**، كما انتهت إلى أن الثقافة الأصلية التي ينتمي إليها العمال في المحافظات الحضرية لها أثر كبير في مدى الإيمان بمثل هذه المعتقدات، فالذين ينتمون إلى الثقافة الريفية أو المناطق الريفية أو تمتد جذورهم إليها يؤمنون بهذه المعتقدات بدرجة أكبر، بالإضافة إلى أن الأجيال الأصغر – في جميع الأحوال – والتي تأثرت بالثقافة السائدة وما فيها من وسائل الاتصالات الحديثة وعصر الفضائيات والانترنت والذي تسوده كل عوامل ومظاهر التغير، هذه الأجيال أقل إيمانًا ومعرفة بمثل هذه المعتقدات مقارنة بالأجيال الأكبر سناً .

وهنا يمكن القول – في إطار تناول هذه النقطة – أن الاختلافات بين مجتمعات البحث تتحدد في ضوء نوع الثقافة السائدة والسن ودرجة التغير الاجتماعي والثقافي ونوع البيئة الاجتماعية، كما أن عدم الارتباط بالعمل – من خلال نهر النيل وفروعه – لأيام أو شهور متصلة كما هو الحال لدى عمال نقل البضائع – كل ذلك ساهم إلى حد كبير في قلة هذه المعتقدات وتغير كثير منها .

وبخصوص المعتقدات التي تدور حول النيل أعرب كل المبحوثين في البحيرة عن عدم معرفتهم بأصل النيل أو بدايته أو نهايته، ولكنهم عمومًا أوضحوا أنه يأتي من مصر " القاهرة " ويذهب إلى الإسكندرية، وأن معرفتهم – التي قد تكون غير صحيحة في معظم الأحيان – لا تتعدى المجال الضيق الذي يعملون في إطاره أي " الترعة " التي يعملون فيها سواء أكانت النوبارية أو المحمودية أو التوفيقية أو غيرها . ولكنهم أجمعوا أن البداية هي من مصر والنهاية في الإسكندرية . والقليل منهم أوضحوا أنه يأتي من السد العالي، وأوضحوا أن طوله " يامه " أي طويل جدًا لا يستطيعون تحديده وكذلك العرض، ولكنهم كانوا يطلقون على الترع التي يعملون بها اسم النيل وحدد كل منهم العرض التقريبي لكل ترعة يعملون فيها.

ومن ناحية أخرى أوضحوا أن الفيضان يزداد في فصل الصيف ويقل في الشتاء وأكدوا ذلك من خلال عملهم . ففي أوقات الفيضان تكون المعدية بنفس معدل " المرسى " الذي ترسو عليه وهذا يُسهل كثيرًا من عملهم، بينما في الشتاء يكون مستوى المعدية أقل من مستوى المرسى ومن ثم الشاطئ وهذا يجعل من عملية نزول وصعود الأفراد والمواشي وكذلك السيارات من الصعوبة بمكان . وفي ذلك يقول بعضهم " الميه العالية أحسن عشان توزن المركب مع البر " وعن تصورهم للنيل فيما مضى أوضح الاخباريون أن الخير كان أفضل والأرض الزراعية كانت

أفضل لأن مياه الفيضان كانت تجلب معها " الطمية " – أي الطمي – المفيد للأرض الزراعية، وكان الخير كثيرًا فقد كانت الأسماك أوفر وكانت هناك أنواع مثل السردين تتواجد بكثرة في الترع وقد أوضح أحدهم ذلك بقوله : " كان السردين بيطنطط – أي يقفز – في قلب المعدية " وذلك من كثرته لدرجة أنه كان يقفز من المياه إلى داخل المعديات .

ومن ناحية أخرى أوضح المبحوثون أن فيضان النيل يساعدهم على العمل بشكل أفضل لأنه يساعد المركب على التحرك بسهولة ويسر، وأن نقص المياه يترتب عليه بذل المزيد من الجهد خلال العمل .

كما أوضح المبحوثون وجود العديد من النباتات المرتبطة بالنيل – ومن ثم الترع التي يعملون في إطارها – ومنها أشجار الصفصاف والجزورين والكافور وهي تنمو بكثرة على ضفاف الترع أمام القرى وتستخدم بالدرجة الأولى للوقاية من حرارة الشمس .

وهناك نباتات أقل حجمًا وهي " شيطانية " أو تطلع رباني " أي لا يزرعها الإنسان، مثل الحجنة والبرنوف والريم (الحريشة)، وكذلك ورد النيل .

وأوضح المبحوثون أن بعض هذه النباتات مفيدة للإنسان . فالريم مثلاً – ويسمي أحيانًا العُدّيسة فهو مثل حبات العدس ويطفو فوق سطح المياه – يستخدم لصيد السمك أو كغذاء للطيور وبخاصة البط والإوز الذي يكثر في هذه الأماكن ويتركه أصحابه ليسبح في المياه أمام منازل القرى، ثم يعود أدراجه في المساء إلي منازل أصحابه، وكل طير يتم " تعليمه " – أي وضع علامة معينة به مثل ربط إحدى جناحيه بقطعة قماش معينة – لكي لا يحدث تداخل بين الطيور وبعضها البعض .

ونبات الحجنة " الغاب الرفيع " يستخدم في أسقف المنازل الطينية القروية وكذلك في أعمال السلال أو الأقفاص . وهناك نبات يسمي "البورد" يستخلص منه " السمر " لصناعة الحصر التي تستخدم إما في

الجلوس – حيث يري الاخباريون أنها تمنع الرطوبة – أو في صناعة الجبن " القريش " .

كما أوضح الاخباريون أنه توجد العديد من الأسماك في مياه النيل والترع – والمصارف – ومن أمثلتها البلطي والحناشة والتعابين وهي أسماك تشبه تمامًا الثعابين البرية السامة ولكنها تعيش في المياه، والزقازيق والتي تشبه " القراميط " وكذلك القراميط . ويتم تناول كل هذه الأنواع من الأسماك .

وعلاوة علي ذلك توجد الفئران بكثرة وهي تعيش في الجحور علي جانبي الترع وهي تتغذي – إذا كانت كبيرة الحجم – علي الطيور البرية أو المنزلية الصغيرة وكذلك الأسماك . ويري الاخباريون أنها حيوانات شديدة الذكاء وقد عبر أحدهم عن ذلك بقوله : " هي أوعي من الحصو " ولذلك يستسلمون إزاءها حيث تعيش في الجحور علي شواطئ الترع وفي الحقول وفي المنازل أيضًا، كما يكثر وجودها أيضًا في المعديات مما تسبب العديد من الأضرار لها وبخاصة أنها تستطيع من خلال أسنانها الحادة أن تقطع الحبال و " تنخر " الخشب و " تفتت " الملابس والوسائد ... الخ .

ومن ناحية أخرى أوضح الاخباريون وجود العديد من الطيور ذات العلاقة بالترع، وبعضها مفيد – كما يعتقدون – للإنسان والبعض الآخر ليس له فائدة، وبعض هذه الطيور من الممكن صيدها وطهي وتناول لحومها والبعض الآخر يستخدم لأغراض أخرى علاجية . ومن أمثلة الطيور الموجودة نجد العصافير وأبو قردان والغراب . والنوع الأول متواجد في كل فصول السنة ومن الممكن صيدها وتناول لحومها وهي صغيرة الحجم وإن كانت تسبب خسائر للفلاح – ومن ثم المعداوي – عمومًا حيث أنها تلتقط الحبوب من سنابل القمح في الحقول . والنوع الثاني ويسمي صديق الفلاح حيث يهاجر من " بلاد برا " أي يأتي من

خارج مصر لمساعدة الفلاح حيث يلتقط الديدان الضارة بالمزروعات من التربة ولذلك نجدة جنبًا إلي جنب الفلاح دون أن يخاف، بل ويوجد أيـضًا أعلي أسطح المنازل و " المعديات " دون أن يتعرض له أحد بالأذى، ولكن لا يتم ذبحة أو تناول لحمة . والنوع الثالث – الغراب – ذو اللون الأسود ليست له أي أهمية عملية تذكر – من وجهة نظرهم – وإذا صاح يعتبـر نذير شؤم لأهالي القرية وبخاصة البيت القريب من مكان وقوفه، ويعتبـر نذير شؤم كذلك إذا صاح بأعلى الشجرة المجاورة للمعدية، عندئذ يتعـوذ صاحب المعدية منه ويقول " أعوذ بالله من الشيطان الرجيم، اللهم إجعلـه خيرًا "، فمن الممكن – حسب اعتقاده – أن تحدث مصيبة له مـن جـراء ذلك .

ومن ناحية أخرى أوضح الاخباريون وجود الطيـور المهـاجرة الأخرى مثل " الأوز العراقي "، وأنه يأتي من " الملاحات " ويعيش فـي الأراضي " البور " ويُحلّق علي إرتفاعات عالية، وأحيانًا " يحـط " علـي الأرض أي ينزل في بعض الأماكن وأن لحمه شهي ويتفوق – حـسبما يذكرون – علي لحم الضأن والحمام .

وفيما يتعلق **بالظواهر الكونية** مثل الشمس أوضـح الاخبـاريون أهميتها في حياتنا وبدونها يموت الإنسان، فهي تمنحنا الحرارة والـدفء، وهي " تطلع " دائمًا من الشرق وهذا يدل علي قدرة الله ونورها " رباني "، وبمساعدتها يستطيع الإنسان أن يعمل والقوارب تسير والزرع ينمو، وهي " تنزل " في الغرب، والله أعلم بها وكله من عند الله .

ومن ناحية أخرى أوضح الاخباريون أن حجم الـشمس يختلـف صيفًا وشتاءً فهي : "كبيرة " في الصيف "وصغيرة" فـي الـشتاء، ولكـن "ضربة الشمس " في الشتاء أقوى، ولذلك يراعي " المعداوي " دائمًـا أن يضع غطاء الرأس ليحميه من ضربات الشمس سواء صيفًا أو شتاءً، كما يتم – كما أسلفنا – زراعة أشجار الظـل مثـل الكـافور والصفـصاف

والجزوارين بجوار المراسي – للاحتماء بظلها في أوقات القيلولة، كما يتم – كما أسلفنا – تغطية سقف المعدية فوق رؤوس الركاب لتحميهم من الشمس أيضًا . وبالتالي نجد أن طبيعة عملهم جعلهم دائمًا في صراع دائم مع قوى الطبيعة سواء الرياح أو الشمس أو المطر ... الخ

كما يتم معرفة الوقت من خلال " الظل " واتجاه الشمس في السماء. فالظل – كما يذكرون – ينتقل مع الشمس . ففي الصباح يكون الظل – أو الخيال – طويلاً ويقل بعد ذلك كلما " سارت " الشمس في السماء، والشمس تتنقل كل ساعة بمقدار قدم . وعند الظهر لا يوجد "خيال"، وبعد الظهر " يحدف " أي ينجرف الظل ناحية الشرق لأن الشمس تكون ناحية الغرب . وتختفي الشمس عند الغروب، وعند العشاء " يطلع " القمر .

ويسود الاعتقاد بين المبحوثين أن هناك أناس يعيشون فوق سطح القمر، كما أوضحوا أن القمر يشع نورًا خلال الليل فقط لكي يري الناس ولكن " النور " يتوقف خلال النهار، وأن النجوم و " الكواكب " كلها نور رباني، والمراكبي في مجتمع الدراسة يعوّل كثيرًا علي ضوء القمر للعمل ليلاً وأنه أفضل بكثير من الضوء الصناعي .

ومن ناحية أخرى أوضح المبحوثون أن هناك " سبعة " نجوم تأخذ شكل الدائرة وتظل في المساء حتى الساعة الحادية عشر ليلاً، وبعد ذلك يختفي منها ثلاثة ويبقي أربعة نجوم، وعند الساعة الثانية عشر ليلاً يظل هناك ثلاثة .

ومهما يكن من شيء، فهناك العديد من العلاقات المتبادلة بين "المعداوي " والبيئة المحيطة به بمفهومها الواسع سواء الفيزيقية أو الحيوانية أو النباتية وهناك العديد من وسائل التكيف الثقافي مع هذه البيئة أملتها عليه ظروف عمله في نقل الركاب من خلال المعدية .

ويحرص المبحوثون علي أداء الصلوات الأربع في أوقاتها، سواء في أحد مساجد القرية أو في " الزوايا " المجاورة " للمراسي "، حيث يوجد في كثير من القرى بعض الغرف الصغيرة لأداء الصلوات أو للاحتماء من المطر ويتم الصلاة فيها جماعة في أوقات الصلاة – مع الآذان – أو فرادي في الأوقات العادية، وفي كثير من الأحيان يتم الوضوء – بل وقضاء الحاجة – في مياه الترع . وهذا يساهم في إصابة كثير من المبحوثين بمرض البلهارسيا ومضاعفاته . وأحياناً يتم الوضوء من المياه النقية ومن ثم الصلاة في أحد مساجد القرية . وفي بعض الأحيان يحرصون علي " الاستحمام " في الترع – وبخاصة الشباب – في فصل الصيف حيث الحرارة المرتفعة . وأوضح الاخباريون أنه يتعين عليهم السباحة في النيل وتعليم أولادهم السباحة لسببين : الأول ديني حيث حثنا الإسلام علي ذلك مثل قول سيدنا عمر بن الخطاب : علموا أولادكم "السباحة والرماية وركوب الخيل "، والثاني مهني حيث يلزم ذلك لتلافي أخطار الغرق الذي قد يسببه العمل في " المعدية " .

ويتوقف العمل عند صلاة الجمعة، حيث يحرص الجميع علي أداء الصلاة في المسجد، وبعد الصلاة يتم إستئناف العمل – في الغالب – لمدة " دور " أو " دورين " إذا كان هناك ركاب، وبعد ذلك يتناول طعام الغذاء مع الأسرة في المنزل ثم يعود أدراجه إلي العمل . وخلال تلك الفترة، إذا كان هناك " ركاب " يذهب أحدهم إليه في المنزل لإخباره بذلك ليتم توصيلهم إلي الشاطئ الآخر .

وفي شهر رمضان يسير العمل بشكل اعتيادي بما يتناسب مع فريضة الصوم، حيث يتوقف العمل تمامًا في ميعاد " الإفطار " وبعد ذلك مباشرة يبدأ العمل حيث تزداد " الحركة " ويتم السهر لوقت متأخر " نسبيًا " تقريبًا حتى الساعة الحادية عشر، ليتمكن من النوم مبكرًا للاستيقاظ مبكرًا " للسحور " . وخلال شهر رمضان وكذلك في العيدين يتم تزيين "

المعدية " بوسائل الزينة المختلفة وكذلك وضع بعض البالونات بها . وغني عن البيان إزدياد معدل العمل و " ضغطه " خلال العيدين نظرًا لخروج الناس بأعداد كبيرة من بيوتهم لزيارة أقاربهم، ومن ثم تعتبر بمثابة فترة "رواج اقتصادي " لهم .

وقد انتهت نتائج الدراسة الميدانية إلى انتشار الأولياء في كل أنحاء منطقة البحث (*) وبعض هؤلاء الأولياء يوجدون بالقرب من الترع الداخلية في محافظة البحيرة، – جنب الشاطئ علي حد قولهم – وبعض هؤلاء الأولياء وبخاصة ذوو المكانة الأقل بمعني الأقل شهرة وانتشارًا بين الأهالي يوجدون في هذه الأماكن، مثل سيدي بكر في منطقة أبو حمص وسيدي شحاتة بالقرب من كفر الدوار وسيدي الفرماوي في المنطقة الواقعة بين أبو حمص ودمنهور ... الخ . وبعض هؤلاء الأولياء يقام لهم احتفالات – موالد – تمتزج فيها الشعائر التي تدور حول قدراتهم و "كراماتهم " وكذلك الممارسات الترفيهية والترويحية من حيث سماع الأناشيد الدينية وعزف الفرق الموسيقية الدينية وشراء الحلوى والحمص ووجود ألعاب الأطفال وتبادل الزيارات ولقاءات الأهالي .

كما تنتشر الأحلام (**) بدرجة كبيرة بين المبحوثين وتدور ما بين الواقع الذي يعيشه الاخباريون ويتعلق بجوانب حياتهم الاقتصادية وشبكة علاقاتهم الاجتماعية وبين العمل الذي يقومون به في نقل الركاب . ومن هنا يمكن القول أن طبيعة عمل " المعداوي " يعتبر رافدًا هامًا من روافد مكونات أحلام المبحوثين، فهو مصدر دخلهم الاقتصادي، وفي إطاره يتم

(*) أشار الباحث إلي تلك النقطة في أطروحته للدكتوراه . أنظر : يحيي مرسي عيد بدر، نظرة المسنين للموت والموتى – دراسة أنثروبولوجية مقارنة، جامعة الإسكندرية، قسم الأنثروبولوجيا، 1993 .

(**) يقوم الباحث بإعداد دراسة مستقلة عن الأحلام وسوف يتم نشرها قريبًا بإذن الله تعالى

قضاء وقت طويل في العمل، ولذلك فالعمل في " البحر " محاط بالمخاطر التي يتعرض لها المبحوث سواء من حيث الحوادث التي يتعرض لهـا " المركب " أو الركاب والتي قد ينتج عنها حـالات " الغـرق "، أو حتـى الأضرار التي يتعرض لها المركب ذاته ومن ثم قد تؤدي إلي غرقه وهو مصدر معيشة العامل ... ولذلك كانت الأحلام – من هذه الزاوية بالذات – صدي لمثل هذه الخبرات والجوانب الاجتماعية المختلفة المرتبطة بالعمل في المعدية من ناحية وبالبيئة الزراعية التي يعيش فيها من ناحية أخرى .

وفي ذلك يذكر أحد الاخباريين الآتي : " حلمت مرة أني موجـود في الغيط وماسك الفاس وأضرب بها تعبان ماشـي علـي الأرض . أول خبطة قطعته حتتين، وتاني خبطة قطعته ثلاث حتت وقمت م النوم علـي كدة " .

ويقول آخر : " حلمت إن المعدية انطلقت – أي تم حـل الربـاط الذي يربطها بالمرسي – وبعدين أتخبطت وأنخرمت – أي حـدث بهـا ثقوب – وبعدين غرقت وأنا واقف، خلعـت هـدومي وجريـت عـشان أربطها".

وهناك العديد من الأحلام التي أدلى بها المبحوثون وتدور حـول المشكلات التي تتعرض لها المعدية، وهي مصدر الرزق الأساسي، ممـا يعتبر بمثابة نتيجة جوهرية لاهتمامه الشديد بها وحرصه عليها .

ويسود في مجتمع البحث المعتقدات التي تدور حول السحر مـن حيث القائمين به والأغراض التي يتم من أجلها وكيفية حلّه والتخلص منه. ويربط المبحوثون بين السحر و " العمل "، وأن هناك أعمال يتم القيام بها من أجل الخير وأخرى من أجل الشر. ومن أمثلة النوع الأول " الأعمال " التي تزيد من حب الزوج لزوجته أو عدم تطليقها أو الـزواج عليهـا أو لنجاح الأبناء في دراستهم أو " لإبعاد " المشاكل بين أفراد الأسرة بـصفة عامة أو لعلاج العقم، أو حتى الأعمال أو " الأسحار " التي ترمي إلـي

الغني والحصول علي المال الوفير، وفي ذلك يسود الاعتقاد أن " وحـــسة المعدية " – أي المرسى – يوجد أسفلها كنوز من ذهب لأن الجنيّة – فـــي الماضي – كانت تطلع – أي تجلس – عليه . وممكن أي واحد له صـــله بالجان – حسبما يعتقدون – وعنده علم " ممكن يعزّم عليه ويطلّعه .

وفي ذلك أوضح أحد الاخباريين (*) انه بحث كثيرًا وتردد علـــي العديد من الأطباء لعلاج عدم إنجاب زوجته دون جدوى، إلي أن ذهب إلي إحدى النساء التي " تضرب الرمل والودع " في إحدى العزب المجـــاورة، وطلبت مبلغ مائتين وأربعون جنيهًا وأخذت " أثر " منه ومن زوجته وبعد ذلك بسنة واحدة " حملت " زوجته وأنجبت .

ومن أمثلة النوع الآخر الذي يستهدفه العمل، ربط العـــريس ليلـــة الدخلة وكثرة المشاكل الزوجية وإلحاق الفقر والأذى والمـــرض وحتـــى الموت بالضحية .

وغالبًا ما يتم اللجوء في النوع الأول إلي المشايخ الذي يعـــالجون بالقرآن و " الخير "، فيما يتم اللجوء في النوع الثاني إلي " السحر " الذي يستخدم العالم السفلي والقازورات في أعمالهم .

ومن ناحية أخرى يسود الاعتقاد بين الاخباريين بإمكان تعرضهم للسحر و " العمل " في مصدر رزقهم وهو " المعدية " من خلال وضـــع " العمل " – من جانب أحد أعدائهم – في مكان خفي في جسم المركـــب أو دفنه بالقرب من المعدية في " الوحسة " أو المرسى، أو في أحد الأشـــجار المجاورة للمرسى، ويرجح بعض المبحوثيين إصابتهم بالأمراض المختلفة أو تدني عوائدهم الاقتصادية إلي تلك الأفعال ومن ثم فهم ســـرعان مـــا يهرعون إلي أحد المشايخ لفك العمل ومن ثم تخلصهم من هذه المشكلات .

(*) معداوي من كوم حمادة متزوج منذ ست سنوات ولم ينجب . ويبلغ من العمر 34 عامًا .

ومن ناحية أخرى انتهت نتائج الدراسة الميدانية إلي كثرة " المشايخ " الذين " يفكون " الأعمال عند البدو " العرب " وبخاصة في منطقة حوش عيسي .

وعمومًا وانتهت نتائج الدراسة الميدانية إلي سيادة نمط التفكير الغيبي، والإيمان المطلق بفكرة القضاء والقدر وعدم إعمال العقل البشري في مشكلات الحياة اليومية وإرجاع الكوارث الطبيعية أو حتى الإصابة بالأمراض – كما سبقت الإشارة إليها – إلي فعل الحسد والعين والسحر " العمل "، وعدم الربط العقلي بين الأسباب والنتائج حتى في الإصابة بالأمراض العضوية – وليست النفسية فقط – وكل شيء مقدر " في كتاب مفتوح " و " أجري يا ابن آدم جري الوحوش غير رزقك لن تحوش "، و " لا حيلة في الرزق ولا شفاعة في الموت "، وأن الشمس والقمر والنجوم والرياح والمطر والفيضان والجفاف، والمكسب والخسارة والحوادث والغرق، كل من عند الله ومقدّر علي الإنسان ... وبالطبع كل ذلك يعكس نمط التفكير السائد لدي قطاع كبير من المجتمع المصري (*).

ويقل الاعتقاد في التفاؤل والتشاؤم في مجتمع البحث، وإن كان الاخباريون يفضلون – حسب التعاليم الإسلامية – أيامًا محدودة ويعتبرونها من الأيام المقدسة وخصوصًا يوم الجمعة . كما يربطون بين " الوفرة " الاقتصادية وزيادة الدخل و " الزواج الكويس " أي يتفاءلون بالأيام التي لا يتعرضون فيها للمشاكل " المادية "، وكذلك بالأوقات التي يسودها السماء الصافية و " الجو " المعتدل .

(*) يسود هذا النمط من الفكر في المجتمعات النامية والمتأخرة والبدائية والمجتمعات التي تعتمد اعتمادًا مباشرًا على البيئة الزراعية والتي يسودها الجهل والبعد عن مدارك العلم والتقدم وغيرها من الأسباب الأخرى والتي سوف نتناولها في بحث مستقل بإذن الله .

ومن ناحية أخرى يسود الاعتقاد في التشاؤم المرتبط بوقوع بعض الظواهر أو الأحداث مثل " عواء " الكلاب أي الصوت الذي تحدثه الكلاب والمشابه لأصوات الذئاب، وكذلك " آذان " الدجاج الأنثى مثـل الديكـة، أو إذا قابلت أمرأة تحمل " بلاصًا " – إناءً فخاريًا لملء الميـاه – فارغًـا أو مقلوبًا، كما يعتقدون أن " الشرقان " – أي الكحة المستمرة بسبب تسرب بعض اللعاب عبر لسان المزمار إلي القصبة الهوائيـة – فـي الـصباح والذي يحدث – "بدون سبب " يؤدي بهم إلي التشاؤم .

وبخصوص **الكائنات فوق الطبيعة** فقد انتهت الدراسة الميدانية إلي شيوع هذه المعتقدات في مجتمع البحث وبالتحديد في محافظة البحيـرة، وهي منتشرة بالدرجة الأولي بين العاملين من جيل الكبار وليس الشباب، كما أنها تتعلق " بالزمن الماضي " وليس الحاضر، ومن ثم يمكن القول أن هذه المعتقدات هي الآن في طريقها إلي الاندثار نظرًا للعديد من العوامـل التي سوف نتناولها بعد قليل .

ويسود الاعتقاد في الكائنات فوق الطبيعة وثيقة الصلة بالنيل مثل المارد والجنّية "جنيّة البحر" أو "عروس البحر"، وكلهـا توضـح البيئـة الزراعية الخصبة لمثل هذه المعتقدات وكافة أشكال العلاقات بينها وبـين البشر والتي قد ترقي إلي درجة " الزواج " كما سنري .

ومن الحكايات التي أدلي بها الاخباريون : يقول أحدهم : " مـرة كنت جاي – أي قادم– وراكب حماره بالليل وكان يوم ثلاثاء . شفت حنش – ثعبان – سمك طويل وسميك، الحماره زجرت – أي خافت – ووقفت . فنزلت عشان أمسكه، وفي كل مرة كانت إيدي يتمسك علـي الفاضـي – لايجد شيئًا – وأبص أشوفه في أماكن أخرى . وتنّيت – مكثـت – علـي الوضع ده حوالي نصف ساعة لحد ما جاء نور عربية وبعدها ما شوفتش حاجة . والسواق قال لي : هو عطر بيك ؟ – أي قابلك – إنه عفريت وأنا شفته أكثر من مرة في المكان دة . إمشي جدامي – أمامي – عشان أنور

لك وأنت راكب الحمارة، ومشيت كتير . وأنا جاي علي " الموردة " – أي مرسى المعدية – لقيت واحدة ست جالعة مـــالص – أي خلعــت ثيابهــا بالكامل – وتسرح شعرها بصوت مسموع . دماغي شاب من الخــوف . وكان الوقت الساعة واحدة بالليل . وكان شعرها طويل . بعــدها بــشوية عديّت – أي مررت – لقيتها طفشت في البحر "، أي نزلت فيه .

وهذا يوضح أن هذه الكائنات في المعتقد الشعبي إما تكون علـــي البر أو في البحر " النيل " وأن النيل دائمًا يرتبط في الأذهان بالجنيّـــة أو عروس البحر ذات الشعر الطويل .

وفي هذا يسود الاعتقاد بأن " الجنيّة " تستطيع أن تتشكل بالعديــد من الأشكال سواء البشرية أو الحيوانية أو حتى تأخذ صورة سمكة كبيرة أو " قرموط "، وفي ذلك فقد أوضح أحد المبحوثين أن " ابنه كان يحــضر بعض " الردم " – التراب – علي الحمارة في الليل وخلال ذلــك وجــد " قرموطين " كبيرين علي شط البحر يــزن كــل منهمــا حــوالي خمــسة كيلوجرامات، فحاول أن يمسكهما إلا أن أحدهما " قزفه " بقوة في البحر، ولكن الله ستره ولطف بيه وطلع تاني من الميه ".

وقد ذكر مبحوث آخر حكاية تعزز ما سبق أن أوضحناه فيقول : "المعدية زمان سنة 65 كانت تسير " بالمدراة " – قطعة طويلة من الغاب السميك يبلغ طولها أكثر من خمسة أمتار – وما كانش فيه كهرباء أو نور. الساعة تسعة ونص في الليل عديت البر الثاني . وأنــا ماشـــي بالمعديـــة بالمدراه فوجئت بولد واقف . نده عليّ وركب . وفي نص البحر لقيته علي منظر كلب وشفت عينه زي الكشاف . قلت له : ماشي يا عم، اللي عـــايز تعمله إعمله، لما أربط المعدية يحلها ربنا، ولمــا وصـــلنا "المـــوردة" – المرسى – أخذ شكل القط ونط ونزل الناحية الثانية . بعد كده بشهر نده – نادي – عليّ من البيت عشان أعدية . أبويا قالي يا تعديه يا تنزل تبيّتـــه معاك . ولما رحت معاه ووصلت شط البحر – الترعـــة – ســـابني وراح

نص البحر. أبويا قال والله لو ما – وقفت له – لسرح بيك – أي لتـــردد عليك دائمًا ولن يتركك – ورحت بعد كده علي زميل ليّ اسمه " صـــالح الشرقاوي " وقولت له، سهرت معاه من الساعة 12 لحد الـــساعة 3 بعـــد نص الليل عشان أشوفه تاني، لكن ما شوفتوش أبدًا " .

وتتعدد الحكايات الأخرى التي تعكس هذه المعتقدات فـــي البيئـــة الزراعية والتي تعتبر قواسمًا مشتركة بين العاملين بنقل الركاب من خلال المعديات وبقية " الفلاحين " . وغني عن البيان أيضًا – كما أسـلفنا – إن هذه المعتقدات كانت تنتشر بدرجة أكبر في الماضي أكثـــر مـــن الوقـــت الحاضر . وأن الكائنات فوق الطبيعة كانت مرتبطة بالنيـــل والأراضـــي الزراعية وحتى المساكن ذاتها وأنها – أي هذه الكائنات – ممكن أن تسكن نفس مساكن هذه الفئات وتتعايش معهم في سلام .

وفي ذلك يذكر أحد الإخباريين أنه في الماضي كان يـــسكن فـــي حجرة في منزل الأسرة وكان يسكن معه في نفس هذه الحجرة " جنيُـــة " وكان يشعر بها، ويذكر أنه في إحدى الليالي كان في إحدى الـــسهرات – أي حفلات الزواج – بالقرية، ورجع أدراجه متأخرًا وكان والداه نـــائمين، فقفز إلي داخل المنزل من خلال سور صغير كان يحيط به، وكانت توجد شجرة " كافور " ضخمة في المنزل، فوجد عندها " واحدة " تقول : " لا إله إلا الله " وهذه هي الجنيّة حيث كانت كثيفة الشعر وضخمة الحجم، وكانت تسكن في نفس حجرته وعندما يخرج من المنزل كانت بدورها تخرج من الحجرة إلي تلك الشجرة .

ومن ناحية أخرى يسود الاعتقاد بين الإخباريين أن لـــون جـــسد "الجنيُة" أبيض مثل قماش " البفتة " . وأنها إذا أعجبـــت بأحـــد الرجـــال الأقوياء لا بد أن " تتزوجه "، و " تنزل " به البحر وينجب منها، وفي ذلك يقول أحد الإخباريين : " أعرف واحد من جماعة – أي عائلة – حسن صابر بالقرية، كان " فتو " – أي شديد البنية –، وكان متزوج من جنيّـــة،

في البداية كانت تحاول أن " تشده " – أي تسحبه – إلي البحر ولكنه كان " جامد " – أي قوي – وفي الآخر تزوجته . وبعد كده حصّله " ذهجان في عقله " – أي تدهورت قواه العقلية – وكان مخلّف منها، وعياله كانوا في البحر زي الجنيات .

وهذا يوضح رسوخ الاعتقاد في زواج البشر من هذه الكائنات، وأنها مرتبطة بالماء، بل ومن الممكن أن ينزل البشر إلي الماء بمساعدتها ويستطيعون التنفس تحت الماء مثلها، وأن الأبناء يحملون صفات أمهاتهم ويمكنهم – بالتالي – العيش في الماء .

كما يربط الاخباريون أيضًا بين الإصابة بالأمراض وبخاصة النفسية، وبين العلاقات الزوجية مع هذه الكائنات . ولكنهم عجزوا عن تفسير سبب ذلك .

ومن ناحية أخرى يدلل المبحوثون علي وجود هذه الكائنات من خلال موت الحيوانات وذلك إذا تواجدت هذه الحيوانات في نفس أماكنها، وفي ذلك يذكر أحد الاخباريين أنهم " بيّتوا " الحمارين اللذين يمتلكونهما في نفس مكان " الجنيّة " – أي جعلوا هذين الحمارين طوال الليل في المكان الذي كان يسود الاعتقاد أنه مسكون – وفي الصباح وجدوا أن هذين الحمارين قد فارقا الحياة، دون مقدمات ملموسة مثل إصابتهما بالأمراض أو غير ذلك .

ومن ناحية أخرى يسود الاعتقاد بوجود كائنات أخرى – غير الجنيّة – ومن أهمها "المارد" وهو – حسب المعتقد الشعبي في مجتمع الدراسة – كائن طويل القامة، كلما نظر إلية الإنسان كلما إزداد طولاً، ولونه يتشكل ما بين الأسود والأبيض، وهو دائمًا يعترض طريق الإنسان في المناطق الزراعية ليلاً وكذلك علي ضفاف نهر النيل . وإذا قابله الإنسان من الممكن أن يشل حركته – أي حركة الإنسان – وفي ذلك يذكر أحد الإخباريين : " مرة كتّفني – أي شل حركتي – وأنا واقف 3 ساعات.

وقف جدامي – أمامي – وبعدين وقع علي الأرض ثم " حوّل " بعيد عني – أي ابتعد عني وغيّر اتجاهه – لقيت نفسي إتكتفت لحد ما جاء واحد وقال بصوت عالي : مين إللي واقف ده . بعدها " انحليت " – أي استطعت الحركة من جديد " . ويستطرد الاخباري بقوله : " لما أتذكر الحاجات السيئة دي يحصللي زي إنهيار ولا أتحكم في العصبية – أي الأعصاب – " (*) .

وعن إعتقاد المبحوثين في مدي وجود هذه الكائنات الآن، أوضحوا أن الأمر تغير كثيرًا الآن بسبب دخول الكهرباء . وفي ذلك يذكر أحد الإخباريين : " الكهربا لغت كل حاجة، الأول كانت الدنيا ضلمة، الأول كانت الجنيّة تطلع من البحر علي الوحسة – مرسى المركب– وكانت تسرّح شعرها بالليل وكان شعرها طويل وجتتها – جسدها – بيضة، وكانت تفضل جاعدة – تظل جالسة – ساعة أو اثنين وبعدين تنزل البحر، ولم تكن تؤذي احد، ولكن رغبتها كانت أساسًا هي الجواز – أي الزواج – وعشان كدة كانت تيجي دايمًا في شكل "– فتاة شابة – وتحاول تجر الراجل الجامد إلي البحر وتتجوزه " .

ومن هذا النص يتضح لنا الربط بين الظلام وهذه الكائنات، وأن دخول الكهرباء وكذلك كثرة عدد سكان القرى الآن وقلة الأماكن المهجورة، قلل المعتقدات التي تدور حول هذه الكائنات . ونحن نضيف أيضًا أنه كان لوسائل الإعلام سواء الراديو أو التليفزيون وكذلك المحطات الفضائية في تلك القرى علاوة علي انتشار التعليم وزيادة " المد الأصولي الإسلامي" بين الكثير من شباب تلك القرى، وتغير قيمة الارتباط بالأرض الزراعية ومن ثم إقامة المساكن فوقهما وفي أماكن بعيدة عن هذه

(*) المبحوث يبلغ من العمر حوالي ست وخمسون عامًا ويعاني العديد من الأمراض ومن أهمها اهتزاز الأطراف وصعوبة المشي، ويساعده أبناؤه في العمل في المعدية.

المساكن، علاوة علي دخول الماكينات للعمل الزراعي في معظم القـرى، والتحول عن استخدام العديد من أدوات العمل الزراعي القديمة وبخاصة " السواقي " إلي ماكينات الري ومن ثم إلغاء مثل هذه " السواقي " التي كانت – فيما مضي – بمثابة بؤر أو أماكن لسكني هذه الكائنات، وكـذلك عـدم سهر الأهالي خلال الليل – كثيرًا – من أجل العمل الزراعي علاوة علـي وجود العديد من الأراضي المستصلحة الآن والتي تسكنها عائلات لم تكن تعيش فيها من قبل وكثرة الشباب المتعلم الذي يعيش فيها ووجود الترع " الجديدة " أو التي تم شقها حديثًا بغية ري هذه الأراضي، ... كل ذلك ساهم في اختفاء مثل هذه المعتقدات أو علي الأقل الحد من انتشارها وبخاصـة بين جيل الشباب الآن .

ويسود الاعتقاد بأن أرواح الذين ماتوا في الحوادث وسالت مـنهم "الدماء" تطلع أشباحهم في الأماكن التي ماتوا فيها، ويكون الـشبح مثـل صاحبه وقت الموت، ولذلك يقولون أن الغريق " يهابد " أي يحاول إنقـاذ نفسه من الغرق، ولذلك فهم يرون أيضًا أن شبح الغريق ممكن أن "يطلع" أي يظهر في الليل دائمًا علي شط النيل بالقرب من المكان الذي غرق فيه ولكن بشرط أن يكون في نفس القرية التي غرق فيها، أما الغرقى الـذين تمر جثثهم بالنيل ويتم استخراجهم من أماكن أخرى، تخرج أشباحهم فـي الأماكن التي غرقوا فيها وليس الأماكن التي تم استخراج جثثهم منها ... .

ويكثر استخدام **العلاج الشعبي** في مجتمع البحث لعلاج الأمراض العضوية، وبالطبع هذا النمط من السلوك لا يقتصر فقط علي الفئات التي تعمل في إطار نقل الركاب من خلال المعديات، ولكنه يشمل فئات سـكان القرى المطلة علي النيل وفروعه الداخلية في إطار محافظة البحيرة . ويتم الاعتماد بكثرة علي الأعشاب، ومن أمثلة ذلك تنـاول الكركديـه لعـلاج الصداع والمشروبات الساخنة عمومًا لرفع الضغط والمشروبات البـاردة

لخفض الضغط، والنعناع واللبن الزبادي لعلاج المغص والثوم والشاي "الناشف " لعلاج الإسهال، والمشمش والأناناس لعلاج الإمساك .... الخ .

ولعلاج الجروح لابد من تطهيرها بالكحول " السبرتو " والميكروكروم وربطها بقطعة قماش ساخنة، كما يسود أيضًا – كما أوضحنا سالفًا – علاج الأمراض النفسية من خلال " المشايخ " الذين يقرأون القرآن . ويتم اللجوء إليهم عندما تفشل الوسائل العلاجية الأخرى سواء أكانت الأعشاب أو حتى الأدوية، مثل حالات " توهان " العقل أو عدم التركيز والنسيان، أو الصرع أو " الهبل " ويتم علاج كل هذه الأمراض باستخدام القرآن، حيث يقوم " الشيخ " " بمسك " الرأس، أي لمسها ويعزّم عليها أي يقرأ بعض آيات القرآن الكريم والأدعية، ثم يحضر كوبًا مملوءًا بالماء ثم يقرأ " فيه " بعض آيات القرآن والأدعية التي تدعو إلي شفاء المريض ثم يطلب من المريض أن يتناولها . وتتكرر هذه العملية عدة مرات إلي أن يتم الشفاء كما يعتقدون . وهم يرون أن هؤلاء المعالجون يشفون الكثير من الحالات لأنهم " طيبين " " وواصلين مع ربنا"، وبعضهم لا يتقاضي أجر، والبعض الآخر يتقاضي بعض الأموال وكذلك الطيور مثل البط والأوز والأرانب والديكة " الرومي " – تسمي الكتْ – والأرانب، وغالبًا ما يتم اشتراط بعض الشروط العامة في تلك الطيور تبين أنها مختلفة عن بقية الطيور والحيوانات الأخرى ويأخذها الشيخ لنفسه مقابل عملية العلاج .

وفي بعض الأحيان يتم كتابة " الأحجبة "، وتوضع تحت الوسادة خلال النوم، ثم يتم إذابتها في بعض المياه الساخنة والاستحمام بها . وبعض المعالجين يشترطون تقاضي مبالغ مالية مقابل العلاج وإذا لم يتم ذلك يهددون بإصابة المرضي بنفس الأمراض مرة أخرى .

وغني عن البيان – كما ذكرنا – **قلة هذه المعتقدات في المحافظات الحضرية مثل الإسكندرية والقاهرة**، فنبيئة الحضرية بما فيها

من عوامل التغير ليست خصبة لنمو وانتشار هذه المعتقدات، بالإضافة إلي قضية هامة أخرى وهي أن طبيعة العمل بنقل الركاب من خلال المعديات في هذه المناطق يكمن وراءه بالدرجة الأولي الدوافع الاقتصادية، فهو عمل لكسب العيش، وتم توارثه أيضًا والبعض " دخلاء " علي هذه المهنة، ومن ثم انتهت نتائج الدراسة الميدانية إلي ضعف التأثير المباشر الذي يلعبه نهر النيل في وجود هذه المعتقدات، فالمهم هو الكسب المادي ومواجهة متطلبات الحياة المتزايدة، ولكن هذا لم يمنع – كما ذكرنا – من وجود هذه المعتقدات – بنسب متفاوتة – لمن تمتد جذورهم إلي البيئة الريفية في المحافظات الحضرية موضوع الدراسة بالإضافة إلي كثرتها بين الفئات الأكبر سنًا والأقل تعليمًا .

فالنيل من وجهة نظرهم يأتي من صعيد مصر وينتهي بالإسكندرية ويجهل معظم المبحوثين طوله، وإن كان البعض قدر اتساعه بحوالي 20 (عشرين) مترًا . كما ربطوا بين وقت الفيضان وزيادة منسوب المياه، وهو يحدث في فصل الصيف ويقل في فصل الشتاء. والنباتات المرتبطة بالنيل – من وجهة نظرهم – هي ورد النيل و " الحلفاير " وبعض الأعشاب الأخرى مثل البوص والبردي، وهذه النباتات تعوق الملاحة في النيل و " تشرب " مياهًا كثيرة من النيل، كما أنها تُستخدم – في الوقت ذاته – في علاج بعض الأمراض مثل أمراض الكلي والحصوات، كما توجد العديد من الكائنات البحرية مثل الأسماك وبخاصة البلطي وغيرة، ويرون أن الطيور المهاجرة " تحب " نهر النيل دائمًا ولذلك " تحط " في العديد من الأماكن ولكنهم لم يدركوا فوائد هذه الطيور .

ومن ناحية أخرى أظهرت الدراسة الميدانية عدم اهتمامهم بظواهر الكون من حولهم – تحت ضغوط الحياة والمشكلات الاقتصادية أيضًا – ويتم معرفة الوقت من خلال الساعات، ويربطون بين فصل الصيف وبعض الأمراض والظواهر المرضية وبخاصة " ضربة الشمس". وتوجد

العديد من العلاقات بين " المعداوية " وبعض الفئات وثيقة الصلة، وبخاصة المزارعين علي جانبي النيل والصيادين . كما أن علاقتهم بشرطة المسطحات المائية وأجهزة الحكم المحلي متمثلة في إدارات الملاحة الداخلية هي علاقة كر وفر و " مصالح " متبادلة، كما توجد بعض العلاقات بينهم وبين " زبائنهم " الذين يستقلون هذه المعديات باستمرار، وفي بعض المناطق بالإسكندرية – كما ذكرنا – تتوطد علاقتهم بالعصابات الإجرامية وتجار المخدرات .

وأداء العبادات الدينية وبخاصة الصلوات أوضح في العمال ذوي الثقافات الريفية في المناطق الحضرية ولكن ذلك لا يمثل القاعدة العامة، والصيام – بحكم الشرع – مفروض علي الجميع، وإن كان البعض لايلتزم به، بل ويجاهر بعدم الصيام في شهر رمضان . وفي العيدين والمناسبات الاجتماعية الأخرى يمثل العمل فترة رواج اقتصادي بالدرجة الأولي ولذلك تختفي لديهم مظاهر الاحتفال بالعيد أو الزيارات الشخصية خلال هذه المناسبات فالمهم هو الاستفادة المادية القصوى من هذه المناسبات .

والشيء ذاته ينطبق علي المعتقدات التي تدور حول الأولياء، فهناك عوامل أخرى – أكثر من نهر النيل وطبيعة العمل بنقل الركاب – هي التي تحدد وتكون وتشكل هذه المعتقدات ، وإن كانت الدراسة الميدانية أيضًا انتهت إلي قلة هذه المعتقدات، ولكنها – إن وجدت – تدور حول الأولياء " الكبار " المعروفين بالمحافظات موضوع الدراسة مثل أبو العباس المرسى بالإسكندرية والسيدة زينب وسيدنا الحسين بالقاهرة، والقليل جدًا منهم يشارك موالد هؤلاء الأولياء وآل بيت رسول الله ﷺ وإن كانوا – بحكم الثقافة الإسلامية – يكنون لهم الاحترام والتقدير .

وتكاد تنعدم الأحلام التي تدور حول العمل، ولكنها تتعلق بالدرجة الأولي بمشكلات الحياة اليومية وحول الاهتمامات الشخصية لكل مبحوث

وعمره ودرجة تدينه، والقليل منهم – من شدة خوفه علي مصدر رزقه – يحلم بالمعدية التي يمتلكها وبعض الأضرار التي تصاب بها .

وانتهت نتائج الدراسة الميدانية إلي تغلغل المعتقدات التي تدور حول السحر والأعمال، ويذهب الكثيرون منهم إلي هؤلاء " المشايخ " لفك الأعمال أو معرفة " الأثر " أو علاج بعض الأمراض لديهم وحالات العقم أو تأخر الإنجاب، كما انتهت الدراسة أيضًا إلي الإيمان العميق بالجان – بحكم الثقافة الإسلامية – وأنها من الممكن أن تؤذي البشر ولذلك يحرص الجميع علي قراءة ما تيسر من القرآن الكريم وبخاصة في الظلام ولكن هذه المعتقدات ليست بالكثرة والتشعب والعمق مثلما وجدناه في محافظة البحيرة، حيث تنعدم مثلاً المعتقدات التي تدور حول زواج البشر من " الجنيُة " أو معرفة شكلها وصفاتها . كما يربط كثير من المبحوثين بين " البحر " والكائنات فوق الطبيعة، حيث يرون أن البحر فيه أشياء و " حتت " – أماكن – مسكونة . ولذلك يذكرون الآتي " قبل الواحد ما ينزل الميه لا بد أن " يسمي " أي يقول بسم الله الرحمن الرحيم، لكي يبعد عنه الحاجات دي، سواء كان النزول بالنهار أو بالليل . ولكن في الليل أكثر".

ومثلما رأينا في محافظة البحيرة، يسود بين المبحوثين في الإسكندرية والقاهرة والجيزة أيضًا سيادة الفكر الغيبي، فهو قاسم مشترك بينهم، فكل شيء مقدُر وكل شيء بحساب ومن ثم لا يُعملون العقل البشري في مشكلات الحياة اليومية وإرجاع كل الكوارث والأمراض إلي القضاء والقدر والنصيب، وإن كان يوجد اختلاف هنا عما انتهينا إليه عند دراستنا الميدانية للعمال في البحيرة وهو أن عمال المناطق الحضرية يعولون كثيرًا علي الصحة وكثرة العمل والتفاني فيه والكسب المادي، ومن ثم فهناك علاقة طردية بين العمل والإنجاز والمكسب المادي ومن ثم فالعلاقة التي يسودها المصلحة " المادية " هي السائدة في هذه المجتمعات ولا مكان

للمجاملات أو العلاقات الشخصية علـــي حـــساب العمـــل، وكـــل شـــيء "بحسابه " .

وأخيرًا انتهت نتائج الدراسة الميدانية إلي الاعتماد بالدرجة الأولى علي الطب الرسمي عند علاج الأمراض المختلفة واستخدام العلاج الشعبي في أضيق الحدود، ولكن أتضح تأثر العمال هنا بالثقافة المصرية الـــسائدة عمومًا أو بالبيئة الأوسع التي تحيط بهم والتأثر بوسائل الإعلام وما تبثـــه من إعلانات حول العلاج الشعبي وكذلك بالبيئة المحلية المحيطـــة، كمـــا انتهت الدراسة إلي أن الكثير من المبحوثين يلجأون مباشرة إلي الصيدليات لصرف العلاج وفقًا للأعراض التي يشكون منها دون استـــشارة الطبيـــب إلا عند الضرورة القصوى .

ومن ناحية أخرى انتهت الدراسة الميدانية إلي انتشار الأمـــراض وثيقة الصلة بنهر النيل مثل البلهارسيا وأمراض الكبد بين قطاع كبير من هؤلاء العمال وبخاصة الذين تمتد جذورهم – كما ذكرنا – إلـــي البيئـــة الريفية، كما تنتشر الأمراض الصدرية بين العديد منهم بالمناطق الحضرية والهامشية في كل من الإسكندرية والقـــاهرة نتيجـــة التـــدخين وتعـــاطي المخدرات وتناول المشروبات الروحية الأخرى .

الفصل الرابع

السياحة النيلية

المبحث الأول
الأبعاد الاقتصادية والتنظيمية للسياحة النيلية

تهتم مصر اهتمامًا كبيرًا بقطاع السياحة، فهو مصدر هام من مصادر الدخل القومي، ومن ثم يسهم أسهامًا كبيرًا في الدخل القومي للبلاد . وهناك إقبال كبير على السياحة في مصر من مختلف الجنسيات نظرًا لموقعها الفريد ومناخها المعتدل معظم شهور السنة وكذلك شمسها الساطعة، ولذلك فهو يسهم كذلك في عمل قطاعات كبيرة من السكان في هذا القطاع بدءًا من سائق التاكسي البسيط وحتى المنشآت والمنتجعات السياحية الكبرى في البلاد .

وتتنوع أفاق السياحة في مصر ما بين السياحة التاريخية أو سياحة الآثار متمثلة في الأماكن الأثرية التي تنتمي إلى مختلف العصور التاريخية، وهناك السياحة البيئية للاستمتاع بشواطئ البحرين المتوسط والأحمر وسياحة الغوص وسياحة السفاري في الصحراء وإقامة المعسكرات الترفيهية هناك وقضاء عدة أيام، وهناك سياحة المؤتمرات والسياحة العلاجية وغير ذلك .

وتعتبر السياحة النيلية أو المرتبطة بنهر النيل من مجالات الحركة السياحية الهامة في مصر، فمنذ القدم كان السياح منبهرين بنهر النيل والمناظر الخلابة التي تحيط بشاطئيه ولذلك كان الجميع في شغف دائم لهذا النوع من السياحة . وهناك المئات من كتب الرحالة الأجانب الذين وصفوا وصفًا دقيقًا نهر النيل ومظاهر الحياة النباتية والحيوانية والأنشطة البشرية المرتبطة به . ولذلك فالسياحة من خلال استخدام نهر النيل لها العديد من الجوانب الترفيهية في حد ذاتها بالإضافة إلى أنها – كما سنتناول بعد قليل – وسيلة لزيارة الأماكن الأثرية الفرعونية في صعيد مصر وبخاصة في الأقصر وأسوان ومن ثم فهي تعتبر بمثابة وسيلة وغاية في حد ذاتها .

ويعمل قطاع كبير من العاملين في قطاع السياحة النيلية وبخاصة – كما أوضحنا خلال هذا البحث – في مجال تشغيل وصيانة مراكب السياحة النيلية أو التي اصطلح على تسميتها باسم " الكروز " والتي ينظم العمل بها العديد من الشركات السياحية، علاوة على مُلاّك المراكب الشراعية في صعيد مصر والتي تنتمي إلي القطاع الخاص، وتوجد نسبة كبيرة من العاملين – الذين يعولون أسرًا – تعمل في هذا المجال وتعتبر مصدر دخلهم الرئيسي ولذلك فأن حدوث أية أحداث طارئة ضارة بالسياحة تتأثر بها هذه الفئة علاوة على أنها تمثل خسارة كبيرة للدخل القومي المصري .

وسوف نحاول في هذا الفصل توضيح الأبعاد الاقتصادية والتنظيمية لقطاع السياحة النيلية موضحين بعد ذلك الرحلة النيلية ونظام العمل، وسوف ننتهي بتسليط الضوء على كيفية تأثر العاملين – السابق الإشارة إليهم – بالعمل في هذا القطاع من الجوانب الاقتصادية والاجتماعية والثقافية وإلي أي حد يتشابهون أو يختلفون مع الفئات الأخرى التي تعمل في مجال النقل النهري (البضائع – الركاب) وهل العمل في إطار السياحة النيلية أضفي عليهم خصوصيات معينة ؟ وكيف ؟

والجهات المنوط بها تنظيم الرحلات النيلية – وغيرها من الأنشطة السياحية الأخرى – هي الشركات السياحية . وقد أوضح القانون رقم 38 لسنة 1977 (*) الشروط والقواعد المنظمة للشركات السياحية، ومن خلال ذلك أوضح أن **المقصود بالشركات السياحية هي الشركات التي تقوم بكل أو بعض الأعمال الآتية :**

(*) الجريدة الرسمية، العدد 26 بتاريخ 1977/6/30، وتم الاقتباس من بيانات رسمية غير منشورة، وزارة السياحة – القاهرة .

1- تنظيم رحلات سياحية جماعية أو فردية داخل مصر أو خارجها وفقًا لبرامج معينة وتنفيذ ما يتصل بها من نقل وإقامة وما يلحق بها من خدمات .
2- بيع أو صرف تذاكر السفر وتيسير نقل الأمتعة وحجز الأماكن على وسائل النقل المختلفة، وكذلك الوكالة عن شركات الطيران والملاحة وشركات النقل الأخرى .
3- تشغيل وسائل النقل من برية وبحرية وجوية ونهرية لنقل السائحين .
ولوزير السياحة أن يضيف إلى تلك الأعمال أعمالاً أخرى تتصل بالسياحة وخدمة السائحين .

وهنا نرى أن بداية العملية السياحية تتمثل في الإعداد لإستقبال الأفواج السياحية وتنظيم البرامج السياحية اللازمة لهم، سواء تعلق ذلك الأمر بالنقل البري أو النقل النهري . ولكن يمكن القول بصفة عامة أنه لا يوجد فصل قاطع بين العمليتين أي النقل البري والنهري . صحيح أن النقل السياحي يقتصر فقط على النقل البري، ولكن الأفواج السياحية بعد أن يتم نقلها " برًا " من مكان إلي أخر من الممكن أن تواصل برنامج زيارتها من خلال النقل النهري . ومن ثم فأن للنقل البري أهمية كبيرة في هذا الصدد.

وقد نظم القانون رقم 118 لسنة 1983 عملي النقل السياحي (*) وهي تتمثل بالدرجة الأولي في نقل السائحين من مكان لأخر . وترخيص السيارات السياحية يخضع للقانون رقم 8 لسنة 2005 والذي ينظم الإعفاءات الجمركية، ويتعين علي أي شركة سياحية تم الترخيص لها بتملك سيارات أن تدفع 5 % ضريبة، ولابد أن تعمل هذه السيارات لمدة خمس سنوات في النقل السياحي ثم يتم بعد ذلك رفع الخطر الجمركي عنها

(*) بيانات رسمية غير منشورة من وزارة السياحة، ويشكر الباحث السيدة / ابتهاج الحضري مدير الإدارة العامة للنقل السياحي علي تعاونها معه .

وتصبح ملكية خاصة . وخلال هذه السنوات الخمس تكون الدولة بمثابة شريك لها .

وتخضع سيارات النقل السياحي للعديد من الشروط بخصوص إصدار التراخيص الخاصة بها حيث يلزم أن تكون السيارة جديدة ويتم استيرادها في نفس تاريخ صنعها وأن تعمل كسيارات سياحة عامة أو في النقل السياحي . كما تخضع لضوابط قرارات وزارة التجارة والصناعة التي تحدد نظم الاستيراد . وتتعدد أنواع هذه السيارات وتكون إما ميكروباص أو ليموزين أو أتوبيس .

ويتم فحص هذه السيارات من خلال الإدارة المركزية للنقل السياحي بالقاهرة أو المتابعات من خلال المكاتب الداخلية الموجودة في أنحاء الجمهورية، وذلك بموجب محضر فحص من وزارة السياحة يتوجه به صاحب المركبة إلي إدارة المرور التابع لها لترخيصها .

... هذا وتتعدد الشركات السياحية علي مستوي الجمهورية حيث يتعدى عددها الألف شركة، يوجد معظمها – بالطبع – في القاهرة .

ومن ناحية أخرى تعتبر المنشآت السياحية(*). هي الأماكن المعدة لاستقبال الأفراد من المواطنين والأجانب علي اختلاف مستوياتهم الاقتصادية والاجتماعية لتناول الطعام والمشروبات بمختلف أنواعها والاستمتاع بالفنون الترفيهية وجمال الطبيعة واللقاءات الودية . ويعتبر توافر الراحة وحسن الخدمة هما أساس العمل بالمنشآت السياحية، وبقدر توافر هاتين الميزتين يتم تقدير درجة المنشأة، وفي ضوء ذلك قامت

(*) بيانات رسمية عير منشورة – وزارة السياحة – القاهرة . ويشكر الباحث السيدة/الهام مكي محمد شاهين، وكيل الوزارة، رئيس الإدارة المركزية للمحلات والسلع السياحية ونوادي الغوص .

وزارة السياحة بوضع الأسس التي يجب توافرها لتسكين هـذه المنـشآت بالدرجات المختلفة .

وتشمل هذه القواعد والأسس عدة عناصر منها : موقـع المنـشأة ومستوى التأسيس، ومستوى التجهيز ومستوى العمالة من حيـث الكفـاءة والكفاية، وبالإضافة إلي عوامل أخرى مثل مواسم العمل وهـي تخـتص بالمنشآت السياحية بالمصايف والمشاتي .

ومن أمثلة المواصفات الواجب توافرها : أن يكون هنـاك مكـان مستقل له مدخل خاص بالزوار وموقع لائق في مكـان لائـق، والعنايـة بدورات المياه واستكمالها، وتكامل الخدمات بالصالات وأماكن الجلـوس والحدائق وأن تكون صالات الطعام مغلقة وذلك بالنـسبة للمطـاعم، وأن يكون البار مستقل في المنشآت ذات الخمس نجوم في صالة تقديم الخمور . وبالنسبة لمحال الحلوى يشترط أن يكون تقديم وتصنيع الحلوى ضـمن نشاط المنشأة كمطعم أو كافيتريا، وأن تعامل المنشآت بالبونات أو الفواتير مع وجود زى موحد للعاملين ... الخ .

... وهنا يتضح لنا أن المنشآت السياحية هي جزء مـن المحـال العامة . والمحال العامة هي الأماكن المعدة لاستقبال الأفراد من المواطنين والأجانب علي اختلاف مستوياتهم لتناول الطعام والمشروبات والاستمتاع بالفنون الترفيهية، وهو ما ينطبق عمومًا على المنشآت السياحية .

وتنقسم المحال العامة إلي عدة أقسام وهي :

أولاً : أماكن يقوم العمل بها أساسًا علي تقديم الأطعمة وتشمل :

أ – المطاعم : وهي المنشآت التي تختص بتقديم المأكولات سواء بالوجبة أو بالطلب مع إمكانية تقديم المشروبات . والمطاعم قد تكون ثابتة أي مثبتة علي المراسي، وقد تكون متحركة مثل الفنادق العائمة ولكنهـا لا تقدم خدمات المبيت .

ب – الكافيتريات : وهي المنشآت المتخصصة فـي تقـديم المـأكولات والمشروبات السريعة بتكلفة أقل .

ثانياً : مطاعم ومسارح منوعات :

وهي التي تقدم المأكولات والعروض المسرحية والترفيهية وكذلك صالات الديسكو وهي صالات للرقص علي أشرطة أو أسطوانات ولا تقدم برامج .

ثالثاً : المنشآت التي تضم أكثر من نشاط من الأنشطة السابقة وتسمى باسم النشاطات الغالبة .

رابعاً : الكازينوهات : وهي المنشآت التي يزاول فيها ألعاب القمار بالنسبة لغير المصريين .

خامساً : المحال ذات النشاط الموسمي : وتشمل الأنشطة الصيفية علي ساحل البحر المتوسط والشتوية في مصر العليا .

سادساً : الأعمال ذات النشاط البيئي أو ذات الطابع المحلي الخاص، ويشترط فيها أن تكون خارج كردون المدن أو في المناطق النائية.

... وغنى عن البيان القول بأن هذه المنشآت وما يرتبط بها من أنشطة مختلفة علي علاقة وثيقة بالسياحة النيلية وتعتبر مصدر دخل هام للوطن من خلال الرسوم والضرائب التي تدفعها للدولة متمثلة في الجهات ذات العلاقة أو من خلال تشغيل أكبر عدد ممكن من الأيدي العاملة ومن ثم تساهم في حل مشكلة البطالة .

والجدير بالذكر أيضاً أن السائح يختار البرنامج " أي برنامج الرحلة والزيارات " ولكنه لا يختار المطعم . ولكن المشكلة الأكثر وضوحاً هنا أن منظمي رحلات الشركات السياحية يحاولون دائماً الربح، ومن مظاهر ذلك " توفير " ثمن الوجبات، ومن ثم تدني مستوى الخدمة المقدمة للسائحين، الأمر الذي دعا غرفة المنشآت السياحية إلي التداخل الآن لرفع مستوى الخدمة .

كما يلزم أن يتم تدريب العاملين بهذه المنشآت باستمرار، ومن ثم يشترط للعمل بها الحصول علي مؤهل مناسب وتدريب مستمر من خلال

إتحاد الغرف السياحية والتي تُلزم المنشآت بتدريب العاملين بها وتكلفة ذلك يتحملها الإتحاد . والعمالة فيها غير ثابتة فهي تتم بنظام العقود حسب الوظيفة المطلوبة . ويتحدد الراتب تبعًا للمؤهل وسنوات الخبرة ونوع الوظيفة، فنجد مثلاً أن " الشيف " أو الطباخ يبلغ راتبه عدة ألاف من الجنيهات شهريًا وهكذا . والعمالة جميعها من المصريين . ولكن في المطاعم الأجنبية نجد أن الشيف دائمًا يتبع جنسية المطعم أو بمعنى أدق نوع الطعام المقدم . فهناك الشيف الإيطالي والصيني ... الخ ولكنها عمومًا تشكل نسبة قليلة .

ورواد المطاعم هم من الفئات الآتية :

أ – السياح : العرب في فصل الصيف والأجانب في فصل الشتاء .

ب – الأسر المصرية العادية على اختلاف مستواهم الاقتصادي والاجتماعي التي تسمح لهم بذلك بالطبع . كما يتم عقد الاجتماعات وإقامة الحفلات في مثل هذه المطاعم أيضًا، ومن ثم فهي تدخل ضمن الأنشطة الاجتماعية للمجتمع عمومًا سواء إرتبط بالسياحة أم لم يرتبط بها .

ومن ناحية أخرى تعاني هذه المنشآت من العديد من المشكلات وبخاصة مع الإدارات المحلية حيث لابد من تجديد التراخيص كل ثلاث سنوات. وهنا فقد أوضح الاخباريون أن المحليات – بهذه الأساليب – لا تشجع السياحة بسبب البيروقراطية، ومن ثم لا يوجد تنسيق بين وزارة السياحة والمحليات .

والواقع أن السياحة النهرية قاصرة علي الأقصر وأسوان وخلف بحيرة السد العالي (بحيرة ناصر) حتى أبو سمبل، وعدد الفنادق العائمة حوالي 300 فندقًا، يعمل منها 280 فندقًا، ويوجد منها 12 مركبًا تعمل خلف بحيرة ناصر . **والخط الملاحي من القاهرة وحتى الأقصر لا يعمل وذلك بسبب :**

1- إطماء المجرى الملاحي : أي زيادة نسبة الطمي به نتيجة لعدم " التكريك " أي تنظيفه بالكراكات .

2- عدم وجود مراسي كافية ومجهزة .

3- ضرورة موافقة شرطة السياحة ومن ثم كثرة التعقيدات الإدارية المطلوبة .

وتسمى السفن السياحية ذات المسافات الطويلة بـ " لونج كروز " Long Cross .

... هذا وتتم السياحة النهرية في نهر النيل من خلال الفنادق العائمة " الكروز " . والفندق العائم هو عبارة عن منشأة فندقية تقدم الإقامة والوجبات والتنقل بها من أجل زيارة "المزارات " السياحية علي جانبي نهر النيل وبخاصة في صعيد مصر في العديد من المناطق مثل الأقصر وإسنا وادفو وكوم أمبو وأسوان وأبو سمبل وذلك لزيارة المعابد والمقابر الفرعونية .

والفندق العائم (الكروز) كما ذكرنا هو منشأة فندقية متحركة فهو بمثابة سفينة أو مركب كبير (خلافًا لمراكب الصيد الصغيرة) **تتكون من العديد من الأجزاء تشمل :**

1- الكبائن والغرف

2- مكان الاستقبال Reception

3- المطبخ 4 - المطعم 5- الصالون والبار

6- حمام السباحة علي سطح السفينة ويطلق عليه أسم Sun desk

... وعمومًا تتكون " الكروز " من أربعة طوابق، بارتفاع 11 (إحدى عشر) مترًا تقريبًا وهذه الطوابق تشمل : الأرضي ويوجد به المطعم والمطبخ، والأول يشتمل على الغرف وصالة الاستقبال، والثاني يشتمل علي الكبائن والغرف، والثالث علوي يشتمل على الصالون والغرف، بالإضافة إلي سطح السفينة .

وبخصوص الهيكل التنظيمي للفندق العائم نجد أنه يتكون من : -

1- مدير الفندق : وهو الشخص الاعتباري المسئول عن إدارة وتشغيل الفندق والتعامل مع أي مشكلة سواء تتعلق بالسائحين أو أي شخص آخر يوجد على المركب أو أي جهة خارجية أخرى تتعامل مع الكروز.

2 – الطاقم الإداري : والذي يضم أقسام الحسابات وشئون العاملين والأمن.

3- طاقم السفينة : والذي يقوم بتشغيل وتسيير" الكروز "، ويشمل سائق "الصندل " ويعتبر هو الشخصية المحورية في إطار الطاقم ولابد أن يتمتع بالكفاءة التي تمكنه من أداء عمله ولابد أن تكون لديه الخبرة الكافية المتراكمة، ويحصل على ترخيص بمزاولة المهنة من الهيئة العامة للنقل النهري . وهو معين في المنشأة .

وهناك الميكانيكي المسئول عن صيانة المحركات وقد يكون شخص أو أكثر وهم يعملون – أيضًا – بنظام " التعيين " وليس التعاقد مع الفندق، وهم يحصلون على تراخيص بمزاولة المهنة أيضًا من الهيئة العامة للنقل النهري .

وهناك فني " اللاسلكي " واشترطت هيئة الملاحة النهرية وجوده ضمن الطاقم حفاظًا على أمن الفندق عند التعرض للمخاطر من خلال الاتصال بالجهات ذات العلاقة .

كما يوجد عدد 2 كهربائي (كهربائي أول وثاني) .

ولمزاولة الفندق العائم لنشاطه لابد من إصدار ترخيص له من عدة جهات، كلّ في ضوء اختصاصه وهي وزارة السياحة، والهيئة العامة للنقل النهري، ووزارة الري، ومصلحة الدفاع المدني والإطفاء، وذلك لضرورة وجود وسائل الأمان والنجاة وإطفاء الحرائق بالفندق العائم .

ولابد من تجديد تراخيص مزاولة المهنة كل سنة، ولكن بعض الجهات الملاحية لاتمنح التراخيص لأكثر من ثلاثة شهور وذلك لكثرة المخاطر التي تتعرض لها الفنادق العائمة، بينما يتم تجديد تراخيص

الفنادق الثابتة كل ثلاث سنوات نظرًا لقلة المخاطر التي تتعرض لها مقارنة بالفنادق العائمة . وتختلف درجة الفنادق فيما بينها تبعًا لنوع الخدمة التي تؤديها وتكوينها، ومن ثم تختلف تبعًا لعدد " النجوم " . وتشير الإحصاءات التي تصدرها وزارة السياحة (*) إلى أن عدد الفنادق العائمة التي تعمل على مستوى الجمهورية والمسجلة في وزارة السياحة هي كالأتي :

1 – عدد 198 فندقًا عائمًا فئة الخمس نجوم .

2 – عدد 56 فندقًا عائمًا فئة الأربع نجوم .

3 – عدد 26 فندقًا عائمًا فئة الثلاث نجوم .

4 – عدد 5 فنادق عائمة فئة النجمتين، وبذلك يصبح المجموع الكلي للفنادق العائمة التي تعمل في نهر النيل هو 285 (مائتان وخمس وثمانون) فندقًا عائمًا .

... هذا وتتم صيانة الفنادق العائمة (الكروز) في ورش صيانة ومنها ورش المقاولون العرب والبداري والشلقامي وورشة أخرى في أرمنت بالصعيد .

ومتوسط عدد العاملين بكل " كروز " يختلف حسب سعة كل منها ونوعية الخدمات التي تقدمها، فمثلاً نجد أن الفنادق العائمة التي تحتوي علي 70 غرفة يبلغ عدد العاملين بها حوالي مائه عامل، وهم ينقسمون أساسًا إلى فئتين رئيسيين هما :

طاقم الخدمة : الذي يقدم الخدمات لرواد الفندق العائم من طعام وشراب وتنظيف الغرف ووسائل الترفية والمرشدون السياحيون ... الخ .

(*) بيانات رسمية غير منشورة، وزارة السياحة، قطاع الرقابة علي الفنادق والقرى السياحية، الإدارة العامة للفنادق العائمة، يشكر الباحث أ . حسن جمال الدين وكيل أول وزارة السياحة والأستاذ / أحمد محمود عطية وكيل الوزارة لقطاع الفنادق والقرى السياحية علي تسهيلاتهما للباحث .

الطاقم الفني : والذي ينقسم بدوره إلي قسمين : الأول خاص بغرف الماكينات، والثاني يشمل طاقم الملاحة بما فيه – بالطبع – ريس المركب الذي يتولى إدارة عملية تشغيل وتوجيه وتسيير المركب .

ومن ناحية أخرى لابد من " مراسٍ " لرسو هذه الفنادق العائمة عليها . والمرسى عبارة عن مبنى ممهد على الشاطئ بعرض حوالي خمسة أمتار ويوجد به سلالم و " شمعات " – أي أوتاد من الحديد لربط المركب – بالإضافة إلي وجود صرف صحي وخط مياه وتيار كهربي، بالإضافة إلى اشتراطات وسائل الدفاع المدني والإطفاء بالمرسى، وكذلك بعض المرافق الأخرى مثل الحمامات والكافتيريا . وملكية هذه المراسي هي ملكية خاصة لبعض الأشخاص والقليل منها تابع للدولة – متمثلة في وزارة السياحة – مثل المرسى الكبير الذي يتم بناؤه في مدينة الأقصر . **وهي تنقسم إلي المراسي الآتية :**

1- مرسى رسو مجهز بجميع مرافق وخدمات البنية الأساسية والسياحية .

2- مرسى مبيت مجهز جزئيًا بمرافق وخدمات البنية الأساسية والسياحية.

3- محطة رسو مجهزة بخدمات الرسو .

4- ميناء نهري سياحي وهو عبارة عن محطة رئيسية لاستقبال وقيام البواخر السياحية بمنطقة القاهرة الكبرى مجهزة بخدمات البنية الأساسية والسياحية (*) .

وبذلك فالمرسى يقدم العديد من الخدمات تتمثل بالدرجة الأولي في "رسو" الفنادق العائمة، فهو بمثابة "ميناء مصغر" بالإضافة إلي خدمات تقديم الطعام والشراب وقضاء وقت الفراغ .

ومن ناحية أخرى نجد أن غالبية المراسي الخاصة تملكها شركات أو أشخاص يملكون فنادق عائمة . فمن شروط منح الترخيص للفندق

(*) بيانات رسمية منشورة، الهيئة العامة للنقل النهري – القاهرة .

العائم ضرورة أن يكون له " مرسى "، سواء بنظام الملكية الخاصة أو بنظام التعاقد مع أصحابه .

ويوجد مرسى تابع لوزارة السياحة في الأقصر – علاوة علي الذي يتم إعداده عند كتابة هذه السطور – يبلغ طوله 2.800 كم وهو يسع في حالة " التراكي " – أي رسو الفنادق العائمة – لثماني وستون فندقًا . بينما لا تملك وزارة السياحة أية فنادق عائمة في محافظة القاهرة .

وتشير إحصاءات وزارة السياحة إلى أن عدد مراسي الفنادق العائمة في مصر هي كالأتي :

أولاً : في محافظة القاهرة يوجد 17 مرسى توجد جميعها في شرق النيل وتتراوح أطوالها ما بين ستون مترًا وحتى 163.5 مترًا .

ثانيًا : في محافظة الجيزة يوجد خمسة مراسي توجد جميعها في غرب النيل وتتراوح أطوالها ما بين 60 و 77 مترًا .

ثالثًا : في مدينة الأقصر يوجد 24 مرسى تتراوح أطوالها ما بين 74 و270 مترًا .

رابعًا : في مدينة أسوان يوجد 38 مرسى تتراوح أطوالها ما بين 35 و160 مترًا .

ومن ناحية أخرى يعتبر ركوب الزوارق من مجالات السياحة أيضًا وهو يتيح استرخاء مثاليًا في نهاية يوم مرهق، كما أنه يتيح نوعًا من الرياضة في عطلة نهاية الأسبوع أو في الرحلات الأطول لإقامة المعسكرات بشرط استخدامه بشكل جيد . وخلال ركوبه يتعرض الراكب للعديد من الأخطار . فبسبب سهوله دفعه سواء من خلال الشراع أو المجدافين، وعدم وجود عمق له، نجد من السهولة بمكان وصول المياه بعمق ستة بوصات إليه . كما أن الزورق له قاع مستدير مما يجعله معرضًا للانقلاب مقارنة بالقارب ذي القاع المسطح، ولذلك يتم تحذير المبتدئين بتوخي الحذر وعدم السير في اتجاه مراكب البضائع وعدم الانحناء على جانب الزورق أو الوقوف عليه . كما يجب على الأشخاص

عدم تبادل أماكنهم مع بعضهم البعض خلال إبحار القارب، كما أن الشخص الذي لا يجيد السباحة يجب عليه عدم المغامرة بالركوب بمفرده . كما يجب عدم الإفراط في شحن القارب وإتاحة ستة بوصات من الجزء العائم من الزورق وعدم السماح بتراكم الماء في قاعه بسبب الأمواج التي تتخطى حافة القارب العليا ويتعين تفريغ هذه المياه أولاً بأول وإلا تعرض للغرق . وفي حالة الحوادث أو انهيار القارب يجب التشبث بأي جزء منه – فكل أجزاءه لا يتسرب منها الهواء – كما ينبغي على المسافر بالقارب ولا يقوم بالتجديف أن يظل في قاع القارب على الوسادة المريحة لأن كل الأوزان في القارب بما فيها حمولته البشرية يجب أن تكون في القاع لاتزان القارب . كما أن القارب الذي يتم تعديل أشرعته وممارسة الملاحة فيه بشكل ملائم يمكنه نقل ركابه بشكل آمن حتى في ظل وجود الأمواج العالية .

وفي إطار اهتمام العديد من الدول برياضة ركوب الزوارق أو القوارب، تم إنشاء إتحاد الزوارق الأمريكي عام 1880 وهو ينظم مسابقات كل أربع سنوات وينشر كتابًا سنويًا ودورية تحت اسم " دورية متسابقي الزوارق الأمريكيين " [1] .

ويوجد بمصر العديد من مسابقات رياضة سباق الزوارق، وهي تعتبر من المجالات الرئيسية للجذب السياحي أيضًا . **وعلى الرغم من أهمية قطاع السياحة النيلية في مصر، إلا أنه تعترضها العديد من المشكلات وتتمثل في الآتي :**

1– انخفاض منسوب نهر النيل وبخاصة في " السدة الشتوية " وهذا يؤدي إلى " شحوط " الكروز، بمعني أن الفندق العائم يصطدم – خلال سيره – بالجزر الطينية أو بقاع النيل الطيني ومن ثم يؤدي ذلك إلى توقفه وعدم قدرته على التحرك و " العوم " مرة أخرى إلا من خلال

(1) The Encyclopedia Americana , vol . 5 (New York , Americana Corporation , 1958 , p. 513)

"صندل" يساعده على ذلك، وهذا يؤدي إلى تعطيل الرحلة وضياع الكثير من الوقت الجهد .

2- كثرة التعقيدات الإدارية التي تتعلق بمنح تراخيص مزاولة المهنة، وكثرة "الاشتراطات " اللازمة وتنوع الجهات التي تمنحها مثل وزارة السياحة والهيئة العامة للنقل النهري والدفاع المدني ... الخ

3- انخفاض الأسعار، ومن ثم قلة " العائد " المادي من وراء هذا الجانب السياحي. وحسبما أوضح الاخباريون فإن برنامج الرحلة ككل - النقل بالكروز - يكلف الفرد الواحد حوالي 25 (خمس وعشرون) دولارًا يوميًا . ومن ثم تكون التكلفة خلال مدة الرحلة (4 أيام) هي 100 (مائه) دولار، وهذا - بالطبع - فيما عدا زيارة المزارات، حيث أن الشركة المنظمة بما فيها المرشدون، هي التي تتولى تلك العملية . وعمومًا فإن الرحلة بما فيها زيارة المزارات السياحية تكلف السائح الواحد حوالي 150 (مائه وخمسون دولارًا)، وإذا أضفنا إليها تذاكر الطيران وأجرة التنقل بالأتوبيسات نجد أن متوسط الرحلة للسائح حوالي 400 (أربعمائة دولارً) .

والواقع أن مشكلة انخفاض الأسعار ترجع إلى كثرة العرض من وسائل تقديم الخدمات السياحية مقارنة بالطلب أو أعداد السائحين، بالإضافة إلى تأثير الأحداث الإرهابية والكوارث الطبيعية المحيطة بنا سواء في مصر أو منطقة الشرق الأوسط عمومًا .

بالإضافة إلى بعض المشكلات القليلة التي تحدث من جانب بعض النزلاء وخصوصًا في حالات " السُكْر " ووجود بعض الحالات المرضية والخطيرة سريعة الانتقال مثل الإيدز أو أمراض الجهاز التناسلي أو بعض حالات التسمم الغذائي الناتج عن طبيعة الطعام أو إعداده أو تخزينه .

المبحث الثاني
الرحلة النيلية ونظام العمل

كانت مصر دائمًا محط أنظار السائحين من مختلف دول العـالم، وقد كانت رؤية هؤلاء السياح لمصر وأماكنها الأثرية تختلـف بـاختلاف الزمن ومن ثم باختلاف وسيلة السفر إليها . وفي السنوات الأولـي مـن القرن التاسع عشر كانت أفكار السائحين الذين يصلون إلي مصر بالباخرة أو الطائرة، عبارة عن بعض الأفكار الغامضة التي يعرفونها عن الفراعنة من خلال مناهجهم الدراسية، والكتيبات الصغيرة التي يحملها السياح هـي للإرشاد السياحي لرحلاتهم القصيرة إلى مصر وتزودهم ببعض المعلومات عن الفراعنة والسمات الفيزيقية للمصريين المعاصرين والتي هي امتـداد للفراعنة، وفي ذلك كتب جورج بيتدني مؤلف كتاب " دليل جوان " أن ما لم يلاحظه المسافر هو أن الأطراف المسطحة والمربعة للفلاحين المتصلة بالعضلات القوية أو الأذرع المستديرة والأرجل هـي خـصائص تميـز التماثيل القديمة، وهي تماثيل تعبر عن الواقع " .

ويعتبر " الكسل " صفة أخرى سائدة بين المصريين – حسبما تذكر المذكرات السياحية للسياح – فالمـصريين سـواء العمـال الحـضريين أو العاملين بالحقول يتصفون بالكسل، واستخدام " العصا " شائع لحملهـم على العمل، ولا يبذل أصحاب المتاجر جهودًا كافية لبيع منتجاتهم حيـث ينتظرون " رزقهم " ولا يسعون إليه، ويذهب العمـال والموظفـون إلـى أعمالهم في الصباح وتتوقف الحياة العامة عند الساعة الواحدة بعد الظهـر بعد العودة من أعمالهم .

ومن ناحية أخرى كان بعض الرحالة يولون بعـض إهتمامـاتهم لدراسة الحياة الاقتصادية والاجتماعية والسياسية لمصر . والكثير مـنهم كان يجهل التاريخ المصري الحديث، ولم يدركوا مدى الفقر والبؤس الذي يعاني منه الفلاحون المصريون . وقد قـام "جـاك بـولنجر" Gacques

Boulenger بتحليل الرؤية الخاطئة التي كان ينظر بها معظم السائحين إلى الفلاحين، وكتب يقول : " إننا لا نعرف شيئًا عن الفلاحين وتقاليدهم وفولكلورهم واتجاهاتهم الموروثة، وهم يمرون أمام أعيننا وهم غامضين وغير ذي شأن وصامتين مثلما يفعلون عند جدران المعابد والمقابر" .

وكان السائحون – دومًا – مغرمين بمشاهدة المعابد المصرية القديمة والفتيات الراقصات والعطور المحلية ورمال الصحراء الساخنة والشمس الرومانسية ورؤية أشجار النخيل على ضفتي النيل وخلفها توجد رمال الصحراء، والبيوت المبنية بالطوب اللبن والسفن الشراعية بالنيل .

وتتعدد التقارير الذي يدور حول السياحة في مصر والأماكن الجديرة بالزيارة ووقت الزيارة والمناظر الخلابة والسفن النيلية والرحلة بالقطار والتعامل مع المصريين ... وكل هذا يتعلق بأدب الرحلات التي تدور حول مصر ونيلها وسكانها (1) .

وتتم السياحة النيلية – كما ذكرنا – من خلال رحلات الكروز . والمهمة الأساسية " للكروز " هي تقديم خدمات المبيت والطعام والشراب وحفلات قضاء وقت الفراغ، والاستمتاع بشمس صعيد مصر في فصل الشتاء، علاوة على أنها وسيلة للسفر من الأقصر لأسوان – أو العكس – لزيارة الأماكن الأثرية الفرعونية بالدرجة الأولى وغيرها من المعالم السياحية حسب برنامج الرحلة التي تنظمه كل شركة سياحية وحسب الفوج السياحي المسئول عنه هذه الشركات .

ومن هنا نجد أن رواد " الكروز " هم السياح الأجانب من كافة الجنسيات سواء من أوروبا أو أسيا أو الأمريكتين . بينما نجد أن فئة السياح العرب قليلة جدًا لأن السياحة العربية للآثار – كما نعلم – قليلة حيث يتجه العرب إلى أماكن أخرى . ويلاحظ أيضًا – حسبما أوضح

(1) Alain Blottiere , Vintage Egypt – Cruising the Nile In the golden age of travel (Flammarion , 2003 , p . 21) .

المسئولون والإخباريون على السواء – أن " السوق " الفرنسي أكثر ولعًا بالآثار والسياحة الثقافية ومن ثم ارتياد الفنادق العائمة .

كما تتعدد شركات السياحة التي يتعامل معها كل فندق عائم . وتتراوح ما بين 3 – 4 شركات، ومن أكثر السياح وجودًا نجد الفرنسيين والإنجليز والألمان والإيطاليين، علاوة على بعض السياح من شرق وجنوب شرق آسيا .

وعن الروتين اليومي لقضاء الوقت في هذه الفنادق، نجد أنها تتوزع ما بين أوقات النوم، وتناول الطعام والشراب والاستمتاع بالمناظر الخلابة لنهر النيل سواء نهارًا أو ليلاً بالإضافة إلي وسائل الترفية وقضاء وقت الفراغ، وتتمثل بالدرجة الأولى في أقامة " الحفلات " " بصالون " الكروز وتسمى " جلابية بارتي " بالإضافة إلى حفلات الديسكو وتتمثل في الموسيقى والرقص والغناء ويتخللها إجراء المسابقات مقابل الجوائز الرمزية وتقوم إدارة " الكروز " بتنظيم مثل هذه الحفلات والتي يشارك فيها أيضًا العاملون بالفندق .

وتستغرق مدة الرحلة النهرية ما بين الأقصر وأسوان ما بين 30 – 35 ساعة ويستغرق برنامج الرحلة ككل – بما فيها برنامج زيارة الأماكن الأثرية – حوالي أربعة أيام، وتشمل أيضًا المبيت في كل من الأقصر وأسوان .

وغني عن البيان القول أن سوق الرحلات النيلية – الكروز – يزدهر بشدة في صعيد مصر وخصوصًا في فصل الشتاء وجزء من الربيع والخريف، وعمومًا ما بين شهري أكتوبر وأبريل حيث يتخللها الأعياد الدينية وأعياد الربيع لدى الأوروبيين نظرًا لاعتدال حرارة الجو ووجود الشمس المشرقة مما يشكل وقتًا مميزًا للسياح لقضاء الوقت والاستمتاع بالطقس علاوة على زيارة الأماكن السياحية .

ومن ناحية أخرى يتضح لنا أهمية هذا القطاع للنقل بالنسبة لقطاع عريض من العاملين في مجال السياحة، ويتضح ذلك من أعداد سفن

"الكروز" وطاقاتها، ومن ثم المزايا المادية – الاقتصادية – التي يحصلون عليها والتي تتمثل في ارتفاع رواتبهم – التي تبدأ أساسًا من 500 (خمسمائة جنية) – بالإضافة إلى علاوة مقدارها 12 %، وغيرها من البدلات الأخرى، ناهيك عن البقشيش والهدايا العينية التي يحصلون عليها من السائحين ومن ثم فالرواج الاقتصادي لدى هذه الشريحة يعتبر شائعًا وبخاصة – كما ذكرنا – في الشتاء . وسوف نعود إلى هذه النقطة تفصيليًا في موضع لاحق من هذا البحث .

ويعتبر دور المرشد السياحي (*) من الأدوار المحورية في السياحة عمومًا ومن ثم في السياحة النهرية . وترتبط الجوانب الإدارية ذات الصلة بهم بالوزارة مباشرة حيث تقوم بمنحهم تراخيص مزاولة مهنة الإرشاد السياحي والرقابة عليهم وتجديد هذه التراخيص . وعمومًا نجد أنها من المهن الحرة التي تخضع لإشراف وزارة السياحة . ويتم العمل في هذا المجال من خلال شركات السياحة . ويتحدد الأجر الشهري حسب الاتفاق بينهم . وعمومًا يتم تحديدها حسب الأفواج السياحية التي يرافقها .

ومهمة المرشد السياحي بالدرجة الأولي هي استقبال الأفواج من المطار ثم إلى الفندق ومرافقتهم بعد ذلك حسب برنامج الرحلة، ومن ثم فهو يكون بمثابة ممثل الشركة السياحية التي يعمل بها أو مندوبًا عنها، بالإضافة إلى عملية الشرح والإرشاد للأفواج السياحية سواء أكانت المنطقة مفتوحة مثل المعابد أو المناطق الأثرية أو مغلقة مثل المتاحف، وأحيانًا يقوم باصطحاب الفوج السياحي خلال عملية التسوق من البازارات. وما يسود خلال هذه العملية من مظاهر استغلال السائح والقيام بالسمسرة بالاتفاق مع البائع وذلك بحثًا عن المال بأي وسيلة على الرغم من مخالفة القوانين والتي تحظر عليهم القيام بذلك .

(*) يشكر الباحث الأستاذ طلعت محمود عامر، مدير الإدارة العامة للمرشدين السياحيين .

وكل مرشد يرافق فوجًا سياحيًا والذي يختلف عدد أفراده من أربعة أفراد وحتى عشرون وخمس وعشرون فردًا .

وللحصول على وظيفة مرشد سياحي لا بد من توافر عدة شروط منها :

1- أن يكون حاصلاً على درجة البكالوريوس في السياحة والفنادق أو دبلوم الإرشاد السياحي أو كليهما معًا . ولكن لابد أن يكون تخصصه في الإرشاد السياحي .

2- إجادة لغة أجنبية واحدة على الأقل

3- الإلمام بتاريخ وحضارة مصر علي مدى العصور المختلفة

4- الإلمام بقدر كبير من المعلومات العامة

5- أن يكون مصري الجنسية من أبويين وجدين مصريين

6- ألا يقل السن عن 21 (إحدى وعشرون) عامًا

7- أن يجتاز الامتحان المقرر الذي تُجريه وزارة السياحة بخصوص مستوى اللغة المطلوبة

وبعد ذلك – وبعد إعلان نجاحه في الاختبار – يتم تقديم المستندات المطلوبة وهي المؤهل الدراسي وشهادة باللغات التي درسها وصحيفة الحالة الجنائية وشهادة الميلاد وعدد 6 صور شمسية وصورة البطاقة الشخصية أو العائلية والبطاقة الضريبية . ولابد من تجديد الترخيص كل ثلاث سنوات . كما يتم منح هذه التراخيص للجنسين دون التقيد بشرط الزواج من عدمه ... هذا ويبلغ العدد الإجمالي للمرشدين السياحيين حوالي 10 (عشرة) آلاف مرشد، والعدد قابل للزيادة المستمرة وبخاصة في ضوء تزايد أعداد كليات السياحة والفنادق على مستوى الجمهورية وتزايد عدد الطلاب وبخاصة بعد إضافة الطلاب من خريجي المعاهد العليا الخاصة بعد إجراء المعادلات لشهاداتهم من المجلس الأعلى للجامعات .

وترتب على زيادة أعداد الخرجين وجود نسبة كبيرة منهم لا تتسم بالكفاءة العلمية وغير مؤهلة للعمل، وتحصيلهم من اللغات الأجنبية ضعيف، ويسمى المرشد في هذه الحالة " مرشد غير متكلم أو صامت "

Silent Guid بمعنى أنه غير كفؤ . وهذا أدى ببعض الشركات أن تتعاقد مع ما يسمى Tour leader وبخاصة الذين يجيدون اللغات الأجنبية غير واسعة الانتشار مثل الروسية أو الصينية أو اليابانية أو الكورية .

ومعظم المرشدين السياحيين من سكان القاهرة، ولكن بدأ يشاركهم البعض من سكان المحافظات الأخرى، ولكن يلاحظ أنه من طبيعة عمل المرشد عدم الاستقرار في مكان محدد، فقد تقتضي ظروف عمله الإقامة في الغردقة أو الأقصر أو أسوان أو شرم الشيخ ... والذي يتحكم في كل ذلك هو الشركة السياحية التي يعمل من خلالها وكذلك برنامج الرحلة .
وانتهت الدراسة الميدانية إلى أن بعض المرشدين السياحيين من الجنسيات الأجنبية بدأوا يغزون سوق العمل المصري وبخاصة من الروس الذين يتواجدون بكثرة في الغردقة الآن .

وخلال الرحلة السياحية النيلية في " الكروز " يتمتع المرشدون السياحيون بالإقامة الدائمة الكاملة بدون مقابل، وتدخل ضمن تكاليف برنامج الرحلة والذي تختلف مدته من حالة لأخرى تبعًا لبرنامج الزيارات وظروف المجرى المائي ومواعيد " فتح " و " غلق " الأهوسة ... الخ .

وفي كل رحلة نيلية أيضًا يختلف عدد المرشدين السياحيين باختلاف عدد الشركات السياحية المشاركة في هذه الرحلة . ومن ثم يكون لكل مرشد فوج معين ينتمي إلى جنسية معينة ومن ثم يتحدثون لغة واحدة وخلال الرحلة نجد أن كل مجموعة من المجموعات السياحية تمثل وحدة شبه منفصلة عن الأخرى ولا يوجد بينهم أية علاقة اللهم بحلول الليل وبخاصة عند إقامة حفلات السمر . ولكن عند حلول مواعيد الزيارات حسب البرنامج المعد، نجد أن كل مرشد سياحي يصطحب مجموعته، وكل شركة سياحية توفر الحافلات لنقل أفواجها . ولكل مجموعة أو فوج سياحي – كما ذكرنا – قائد أو مرشد يسمى Tour leader. وقد حددت وزارة السياحة – بالاتفاق مع نقابة المرشدين السياحيين – أجر المرشد اليومي بـ130 (مائه وثلاثون) جنيهًا مصريًا . ولكن أوضح الاخباريون

من المرشدين السياحيين أنهم " مهمشون " خلال الرحلات النيلية بمعنى أنه لا يتم توفير أماكن إقامة مناسبة لهم في " الكروز " وربما يرجع ذلك إلى كثافة عدد الأفواج السياحية أو ما يسمى باسم " الضغط السياحي "، ومن ثم فهو يعتبر بمثابة " نزيل " عادي ضمن الفوج تتمثل مهمته الأساسية في توفير سبل الراحة وإرشاد الفوج المسئول عنه .

ومن ناحية أخرى، يعتبر **شراء العاديات والسلع السياحية** من المناشط الهامة التي تحدث خلال الرحلة النيلية وبخاصة عند النزول وزيارة الأماكن السياحية الأثرية وهي تنتشر بين جميع السائحين، وفي هذا الإطار فقد قرر القانون رقم 1 لسنة 1992 الخاص بمحال بيع العاديات والسلع السياحية وكذلك قرار وزير السياحة رقم 86 لسنة 1992 الخاص باللائحة التنفيذية لقانون محال بيع العاديات والسلع السياحية، قرر أن هناك العديد من المنتجات تدخل ضمن السلع السياحية وهي : المنتجات النحاسية مثل الصواني النحاسية المشغولة وغير المشغولة والأواني والفازات والشمعدانات النحاسية، والمصنوعات الجلدية مثل البوف والأحزمة وحافظات النقود والشنط الجلدية ذات الطابع الفرعوني أو الشرقي وغيرها، والمصنوعات الخشبية مثل المشربيات ذات الأحجام والأشكال المختلفة والكراسي والأطباق الخشبية والمصنوعات الخشبية، والمشغولات الذهبية والفضية مثل الخرطوش الذهب والفضة والحلي الذهبية المقلدة للأشكال الفرعونية والحلي الفضية والأساور ذات الطابع الفرعوني والإسلامي، والمشغولات المصنوعة من المعادن والأحجار الكريمة، والمصنوعات القطنية مثل " التي شيرت " والجلاليب ذات الأشكال والألوان الفرعونية أو الشرقية أو المصرية، والأشغال اليدوية المصنوعة من الصوف أو الحرير والسجاد والأكلمة واللوحات المصنوعة من الأقمشة المختلفة وأشغال الإبرة، والمشغولات الزجاجية المصنوعة من الزجاج الملون أو المعشق، والكتيبات السياحية والكارت بوستال ذات الدلالة عن الآثار المصرية والمعالم السياحية الأخرى، والمصنوعات

التذكارية والتحف مثل التماثيل المصنوعة من الخشب والعاج والألباستر، وأدوات الصيد والغطس، والعطور بكافة أنواعها وبخاصة ذات الطابع الشرقي المصنعة من المسك .

هذا، وتوجد هذه البازارات التي تبيع السلع السياحية داخل الفنادق وكذلك " المولات " المرتبطة بالفنادق والتي يرتادها السياح مثل فندق رمسيس هيلتون وخان الخليلي والسوق السياحي بشرم الشيخ والغردقة والأقصر وأسوان . وكذلك في المعابد الفرعونية مثل الدير البحري وغيرها .

ومن ثم فهناك ارتباط بين السياحة النهرية وهذه الأنشطة، فهي تشكل نشاطًا رئيسيًا أو بندًا هامًا من بنود برنامج الرحلة، ويذهب بمقتضاه السائح للتسوق وبخاصة السلع – المشار إليها – التذكارية التي تعكس حضارة وتاريخ وبيئة وشعب مصر .

ويمثل أصحاب هذه " البازارات " قطاعًا هامًا من قطاعات العاملين في مجال السياحة والعاملون بهذه المهن قد توارثوها جيلاً بعد جيل، وهي تحتاج قدرًا كبيرًا من المهارة والخبرة والصبر والتدريب والقدرة على حوار الآخر، ومن ثم فقد اقتضت الضرورة منهم – لأداء عملهم – معرفة بل وإجادة العديد من اللغات الأجنبية وقدرًا كبيرًا من اللباقة وحسن التصرف لجذب " الزبون " وتحقيق أكبر قدر ممكن من "الربح المادي". وقد أدى ذلك ببعضهم إلى إقامة العلاقات الاجتماعية مع السائحات ومن ثم تعدد اللقاءات بينهم خارج إطار برنامج الرحلة، والجلوس على المقاهي أو في الفنادق أو المطاعم وغيرها .

ومن ناحية أخرى يساهم هذا القطاع في الدخل السياحي وينعكس سواء على الدخول الاقتصادية للقائمين بها من الأفراد أو على الدولة ككل، ويكفي أن نشير هنا – طبقًا لما أوضحه الاخباريون – أن 20 % من الدخل السياحي يتم الحصول عليه من خلال بيع "العاديات" وتتحدد أسعار هذه العاديات وفقًا لقانون العرض والطلب، ولكن القانون يلزم البائع أن

يعلن السعر مكتوبًا في المحل، ولكن الواقع عكس ذلك تمامًا، الأمر الذي دفع السائحين إلي " التعلم " من ثقافة المصريين في البيع والشراء والتي تقوم على المناقشة و" الفصال " والتقليل من الثمن الفعلي للسلعة إلى أقل من النصف ويقوم المرشدون السياحيون بدور كبير في ذلك .

وقد أوضح الاخباريون أن اليابانيين لديهم ولع في شراء هذه العاديات يليهم الألمان ثم الفرنسيين وباقي الجنسيات الأخرى .

وللقيام بالبيع في المزارات، لابد من إصدار التراخيص لذلك – حسبما أوضحنا في موضع سابق – بناء علي شروط معينة بالإضافة إلى الرقابة و " التفتيش " الدوري .

هذا وتعاني " البازارات " من العديد من **المشكلات** أهمها كثرة الإجراءات الإدارية وسيادة البيروقراطية المعقدة عند إجراء التراخيص المطلوبة، وتعدد الجهات ذات العلاقة ما بين وزارة السياحة والحكم المحلي والشرطة ... الخ .

فمعظم هذه المحلات قديمة ومن ثم تحدث المشكلات التي تتعلق بعقود الإيجار . وبصدور القانون الجديد في عام 2005 تم تعديل اللوائح القديمة وأصبح لزامًا على المالك أن يوافق على ترخيص البازار .

ومن ناحية أخرى توجد وسيلة سياحية نهرية أخرى وهي **المراكب الشراعية**، ويكثر وجودها في الأقصر وأسوان، وتستخدم في الرحلات السياحية قصيرة المسافات من مكان لآخر بطول نهر النيل أو لنقل الأفراد بين ضفتي النهر، أو لزيارة المعابد الأثرية أو الأماكن الأثرية داخل إطار المحافظة مثل جزيرة النباتات والسد العالي وغيرها .

وملكية هذه المراكب الشراعية هي ملكية خاصة، يملكها شخص واحد، وأحيانًا يمتلك شخص واحد عدة مراكب شراعية ويقوم بتشغيل بعض الأفراد لديه غالبًا ما يكونون من أقاربه . وليس هناك أوقات معينة لعملها، فهي تعمل بالليل أو النهار، وغالبًا ما يقوم بتشغيلها شخص واحد أو أثنين، أحدهما يمسك " الدفة " التي تتحكم في اتجاه سير المركب

والأخر يساعده وبخاصة في حالات الرسو على الشاطئ . وهي وحدات صغيرة تحمل ما بين عشرة إلي خمس عشرة فردًا، وتعمل باستخدام "الشراع " القماشي الذي يتم تثبيته فوق " الصاري " .

وإذا كان اتجاه المركب الشراعي من الشمال إلي الجنوب، يتم رفع " الشراع "، لأن الرياح دائمًا شمالية جنوبية، وفي حالة السير من الجنوب إلي الشمال، يتم " تنزيل " الشراع واستخدام " المجداف " أو " المدراة " في دفعها من خلال تثبيتها في قاع النهر ودفع المركب. وغالبًا ما يستغرق وقت الرحلة ما بين النصف ساعة والساعة . ويتم تأجيرها سواء للأفراد أو الأفواج السياحية .

والعمل بها " وراثي " بالدرجة الأولي، فالبعض يعمل بمراكب الصيد أو المعديات التي تنقل الأفراد من مكان لآخر، والبعض يمارس أعمالاً أخرى مثل الزراعة أو في المصالح الحكومية، ويقوم في وقت فراغه بالعمل علي هذه المراكب الشراعية .

وغني عن البيان القول أن فئة السياح هي من أكثر الفئات استخدامًا للمراكب الشراعية، بالإضافة إلى أنواع الرحلات الداخلية ومن ثم يعتبر موسم فصلي الشتاء والربيع والمواسم والأعياد الدينية من أكثر الأوقات التي يزدهر فيها العمل .

المبحث الثالث

التأثيرات الاقتصادية والاجتماعية والثقافية للسياحة النيلية علي العمال

هناك العديد من التأثيرات الاقتصادية والاجتماعية والثقافية للعاملين في مجال السياحة النهرية أو الفنادق العائمة والتي تحدث لهم جراء عملهم . وهذه الفئات تشمل : أصحاب الشركات السياحية والفنادق العائمة والقرى السياحية والمراسي النيلية وطواقم العاملين بالفنادق العائمة سواء طاقم الخدمة أو الطاقم الفني والمرشدون السياحيون، وتتدرج هذه العلاقات حتى تشمل البائعون في البازارات وبيع العاديات، بالإضافة إلى عمال قيادة وتشغيل سفن الكروز . وهم موضوع هذه الدراسة .

ولذلك سوف نحاول في الفقرات القادمة إلقاء الضوء على هذه الفئة، وهم أساسًا كانوا يعملون في قطاع نقل البضائع ولديهم رخصًا بمزاولة المهنة من الهيئة العامة للنقل النهري، ولكنهم إما استقالوا من أعمالهم أو قاموا بإنهاء خدمتهم وتسوية معاشهم للالتحاق بقطاع السياحة ذو الدخل الأعلى وذلك من خلال الشركات السياحية .

ولذلك يمكن القول أن هؤلاء العمال يتأثرون ببيئاتهم الثقافية التي نشأوا فيها وهي أغلب مدن وقرى صعيد مصر، بالإضافة إلى عملهم السابق في قطاع نقل البضائع، بالإضافة إلي العمل الجديد وهو السياحة النيلية، ومن ثم فإن نظرتهم إلى النيل بجوانبه المختلفة وكذلك مظاهر الكون والعبادات الدينية والمعتقدات التي تدور حول السحر والكائنات فوق الطبيعة والأولياء وغير ذلك تشبه إلى حد كبير مثيلاتها لدى زملائهم عمال نقل البضائع، ولكن طبيعة عملهم في القطاع السياحي قد أوجد لهم بعض **الخصوصية** ومن ثم اختلاف درجة التأثر بنهر النيل بشكل مباشر وبالتالي أضفى عليهم تغيرات وأنماط معيشية أخرى وأنماطًا مغايرة في الفكر والسلوك لتشمل العديد من جوانب حياتهم الاقتصادية والاجتماعية

والثقافية يتميزون بها – بالطبع – عن نظرائهم العاملون في إطار نقل البضائع أو نقل الركاب . وسوف نحاول في الفقرات القليلة القادمة أن نتلمس ذلك من خلال الجوانب الآتية :

1- الجوانب الاقتصادية :

يعتبر الجانب الاقتصادية والمنفعة المادية أهم جانب يتأثر به العاملون في مجال السياحة النهرية – وهم أساسًا طاقم السفينة – "الكروز" نظرًا لارتفاع ما يتقاضونه من دخل من الشركات السياحية التي يعملون في إطارها، علاوة على " البقشيش " الذي يحصلون عليه من السياح، هذا في إطار العمل .

كما انتهت نتائج الدراسة الميدانية إلى أن بعض العاملين يقيمون مشاريعًا اقتصادية ذات العلاقة بالسياحة وتساهم بالتالي في زيادة دخولهم وذلك من خلال الاشتراك – بشكل أو بآخر – في الصناعات والحرف والمشغولات السياحية وتسويق المنتجات المحلية مثل اللب والفول السوداني والكركدية والمنتجات الزراعية الأخرى والمصنوعات الجلدية، وكلها ذات صلة مباشرة أو غير مباشرة بالعمل في السياحة النهرية وخلقت أنماطًا من العلاقات الاجتماعية والاقتصادية المميزة . هذا بالإضافة إلى ارتفاع دخول هؤلاء العاملين مقارنة بغيرهم حيث تبدأ بخمسمائة جنية في المتوسط وتزداد مرتباتهم – كما ذكرنا – 12 % نظير الخدمات بالإضافة إلي البقشيش ناهيك عن الإقامة الكاملة وتناول الطعام والشراب بدون مقابل طوال فترة الرحلة النهرية، ويمثل ذلك بعدًا إضافيًا غير مباشر لزيادة الدخول الاقتصادية . وتزداد هذه المرتبات مع بعض البدلات الأخرى لتصل في بعض الفئات مثل " الريس " إلى ما يتراوح ما بين ألفين وثلاثة ألاف جنيهًا شهريًا .

ومن ناحية أخرى، تتضح الوفرة الاقتصادية الناجمة عن العمل – كما ذكرنا – في إقامة العديد من المشاريع الاقتصادية مثل شراء قطع الأراضي في المناطق التي يسكنون بها وشراء أعداد من الماشية سواء

بنظام الملكية الخاصة أو من خلال المشاركة مع آخرين أو الدخول في عمليات تجارية من خلال البيع والشراء . والبعض يقوم بشراء مراكب صغيرة لاستخدامها " كمعديات " في مناطق إقامته لتدر عليه دخلاً إضافيًا أو شراء مراكب شراعية لاستخدامها لخدمة السياح أيضًا وغالبًا ما يعمل لديهم أبناءهم أو أقاربهم أو جيرانهم ومعارفهم .

ومن ناحية أخرى تتضح الوفرة الاقتصادية أيضًا من خلال اللجوء إلى نظم الادخار المختلفة علاوة على أشكال الاستثمار السابق الإشارة إليها . كما يلجأ البعض إلى العمل – من خلال تشغيل الغير – في صناعات الفخار أو صيد الأسماك من خلال المراكب الصغيرة "الفلوكات".

وقد ترتب على كل ذلك نظرة هؤلاء العمال إلى أصحاب المهن الأخرى ذات العلاقة بالنقل النهري " **نظرة استعلاء** " منهم حيث يعتبرون أنفسهم في وضع أرقى وأفضل نتيجة الدخل المرتفع الذي يحصلون عليه ونتيجة للمزايا التي يحصلون عليها خلال عملهم حيث الإقامة والمبيت والطعام والشراب، وكل ذلك بدون مقابل، كما أن الأولوية في عبور الأهوسة تكون دائمًا لسفن الكروز التابعة للسياحة وليس لسفن نقل البضائع. فلهم أولوية العبور والمرور، كما تتوافر بوحداتهم وسائل الأمان وسبل الاتصال الأسرع بالعالم الخارجي، وبالطبع فهم يستمدون كل هذه المميزات نتيجة عملهم بقطاع السياحة الذي يقوم بخدمة السياح الأجانب بالدرجة الأولى .

كما يتضح أثر العامل الاقتصادي أيضًا في نمط الإقامة ونظام سكن الأسرة، فالكثير من هؤلاء العمال استبدلوا مساكنهم المبنية من الطوب اللبن بالطوب الأحمر والسقف المسلح والبعض اشترى أرضًا مجاورة لمسكنه وقام بتوسعات عديدة في مسكنه وزاد عدد غرفه ونظام الأثاث والزينة، بل وأدوات المعيشة أيضًا .

2-الجوانب الاجتماعية :

يتضح اثر العمل بالسياحة النيلية على العلاقات الاجتماعية للعامل سواء داخل العمل أو خارجه . ففي داخل إطار العمل، نجد أن هذا النمط من العمل قد عمل على إتساع شبكة علاقاتهم الاجتماعية بفئات لم يتعاملوا معها من قبل . فبالإضافة إلى بقية الزملاء في طاقم العمل، نجد أن الجميع يأتمرون بأمر مدير الفندق العائم (الكروز) فهو – كما ذكرنا – المسئول عن إدارة وتشغيل الفندق ويدير العمل وينظمه ما بين العاملين بالكروز والسياح، ومن ثم فهو يرأس طاقم السفينة والطاقم الإداري، ولذلك فإن "ريس" المركب يكون لأول مرة مرؤوسًا . ولكنه بالطبع يرأس بقية طاقم تشغيل السفينة .

ومن ناحية أخرى فإن هؤلاء العمال يدخلون في علاقات اجتماعية مع بعض الفئات الأخرى مثل الطاقم الإداري وكذلك المرشدين السياحيين ومن ثم يتأثرون بهم ويطّلعون على أوجه العلاقات الاجتماعية الأخرى بين المرشدين والسياح، وأخيرًا، نجدهم يقيمون علاقات اجتماعية أخرى – تختلف من فرد إلى أخر – مع السائحين الأجانب وفي بعض الأحيان تكون بمبادرة هؤلاء السائحين الذين ينظرون إلى طاقم تشغيل السفينة على أنهم جزء من التراث الحضاري لمصر وبخاصة القطاعات الثقافية الشعبية من المصريين .

ومن الفئات التي يقيمون معها علاقات اجتماعية أيضًا نجد عمال سفينة الكروز وكذلك عمال المطاعم الأخرى الثابتة التي توجد على المراسي النيلية وكذلك المسئولين عن المناطق الأثرية وذلك نتيجة تكرار الزيارات إلى تلك الأماكن، بل أن الدراسة الميدانية انتهت إلي أن بعض هؤلاء العمال يتورطون إما بشكل مباشر أو غير مباشر في التنقيب عن الآثار والمتاجرة بها ولكن هذه النسبة ضئيلة عمومًا . كما يقيم هؤلاء العمال علاقات اجتماعية – بالطبع – مع طواقم السفن السياحية النيلية الأخرى وبخاصة التي تنتمي إلى نفس الشركات السياحية التي يعملون بها

وتتوطد العلاقات فيما بينهم حتى أنها ترقى في بعض الأحيان إلى علاقات المصاهرة فيما بينهم، ناهيك عن أصحاب الحقول على طول خط السير وبخاصة في المناطق القريبة من محال إقامتهم .

ومن ناحية أخرى انتهت الدراسة الميدانية إلى وجود بعض حالات الزواج بين المصريين والسائحات الأجنبيات من مختلف الجنسيات، ولكن عمومًا تكثر هذه الزيجات بين المصريين العاملين في إطار المنتجعات والقرى السياحية وذلك بسبب طول فترات الاحتكاك المباشر بينهم وبين السائحات والتي تمتد إلى ما بين أسبوع وعشرة أيام والتي يسودها تبادل الهدايا التذكارية والخدمات المتبدلة والاحتكاك اليومي المستمر علي مدار الساعة .

ومن ناحية أخرى أوضحت الدراسة الميدانية أن الفئات الأكثر زواجًا بالسائحات هم من أصحاب الفنادق العائمة " الكروز " واليخوت العائمة أو المراكب الشراعية وكذلك المرشدين السياحيين . ومن خلال الرحلات الثنائية – التي تتخلل البرنامج السياحي – والخدمات التي يقدمها هؤلاء للسائحات والمشاركة في الرحلات والنزهات وأساليب الضيافة والكرم العربي من خلال كل ذلك تتوطد العلاقات بينهم والتي تنتهي في بعض الحالات بالزواج . كما يتضح لنا أن بعض هذه الزيجات قد يكون الدافع من ورائها هو المصلحة التي يمكن أن يحصل عليها " المصري " من خلال إمكانية السفر والاستقرار والعمل في الدولة التي تنتمي إليها السائحة – زوجته فيما بعد – والبعض منهم بعد أن تم له ما أراد رجع مرة أخرى إلى مصر وأقام العديد من المشروعات السياحية في أرض الوطن .

وهنا يتضح لنا أنه كلما كانت العلاقات بين العاملين في السياحة النهرية والسياح مباشرة، كلما ازدادت فرص إقامة العلاقات الاجتماعية وتوطيدها والتي قد تصل – كما ذكرنا – إلي الزواج، وهذا يوضح لنا السبب في أنه لم تحدث حالات زواج بين الطاقم "تفني والسائحات . كما

أن الهوّة الاجتماعية تعتبر حائلاً أيضًا دون تحقيق ذلك وبخاصة في حالة العمال من مقدمي الخدمات ولكن هناك أنواعًا أخرى من العلاقات سنتناولها بعد قليل .

كما يتضح أثر العمل بالسياحة النيلية في شبكة العلاقات الاجتماعية **خارج إطار العمل** وبصفة خاصة بخصوص الزواج والأسرة والعلاقات العائلية، فالبعض من صغار السن والمقبلون على الزواج إتجهوا إلى الزواج من خارج إطار الوحدة القرابية التي ينتمون إليها كما زادت متطلبات الزواج مثل الشبكة والمهر والأثاث وحفلة الزواج .

وبالنسبة للمتزوجين فقد أوضحت نتائج الدراسة أن العمل بقطاع السياحة النيلية كان له أثار إيجابية في بعض الحالات وسلبية في حالات أخرى . فمن ناحية الآثار الإيجابية عمل على تقوية العلاقات الاجتماعية بين الزوج وزوجته وأبنائه والقضاء على العديد من المشكلات الاقتصادية التي كانت تعترض الأسرة، ولكنه في حالات أخرى أدى – بجانب عوامل أخرى– إلى تعدد الزوجات نتيجة ارتفاع دخل العامل، كما أن تمرده على الوضع القائم أدى في بعض الحالات إلى وقوع الطلاق، كما انتهت نتائج الدراسة أيضًا إلى أن معظم المبحوثين يعشيون في ظل عائلات نووية نتيجة الاستقلال الاقتصادي وأن اتخاذ القرار في الأسرة انتقل إلى الزوجة بالدرجة الأولى .

3– الجوانب الثقافية :

لقد أثر العمل في إطار السياحة النيلية – وبخاصة من خلال زيادة الدخل والاحتكاك الثقافي بالسائحين الأجانب – تأثيرًا كبيرًا على ثقافة العاملين بالمعني الواسع لكلمة ثقافة التي تشمل الجانب المادي والجانب المعنوي وتشمل العادات والتقاليد والقيم والمثل واللغة والمعتقدات وكل ما يكتسبه الإنسان من الوسط الاجتماعي الذي يعيش في إطاره. وغني عن البيان القول بأن هذه التأثيرات تشمل الجوانب المرتبطة بالعمل وغير المرتبطة به أيضًا، بمعنى خلال العمل وخلال المعيشة مع الأسرة بعد

أوقات العمل . وتتضح هذه التأثيرات من خلال العديد من الجوانب والأنماط السلوكية والفكرية .

ففيما يتعلق بأنماط الثقافة المادية تغير نمط الملابس التي يرتديها هؤلاء العمال وبدأ البعض يتحرر من الملابس التقليدية وارتداء الملابس " الإفرنجية " مثل السروال والقميص والبلوفر كما اتجه العمال من الشباب إلى ارتداء الملابس المستوردة مثل " الجينز " وغير ذلك .

وبخصوص العادات الغذائية فقد تغيرت ودخلت عناصر غذائية لم تكن موجودة لديهم من قبل مثل المعلبات واللحوم المعبأة والمحفوظة "البلوبيف" والخضار " السوتيه " وتناول الطعام على قدر الحاجة، وتناول الطعام " الخفيف " مثل البيض والجبن والمربى والعسل في وجبتي الفطور والعشاء والاقتصار على تناول اللحوم والخضروات والأرز في وجبة الغذاء، كما دخلت مشروبات جديدة مثل الينسون والنعناع والكركدية – بالإضافة إلى الشاي – علاوة على العصائر بمختلف أنواعها، بل أن البعض بدأ يتناول المشروبات الكحولية متأثرًا في ذلك بالسائحين الأجانب. كما بدأوا يتناولون الطعام في مواعيد شبة ثابتة ويستعملون الأطباق والملاعق في تلك العملية .

وبخصوص عادات النظافة، يستخدم العمال المياه الساخنة "النظيفة" والحمامات الصحية، بل أيضًا " مناديل التوالت "، علاوة على استخدام المنظفات والصابون والشامبو والكريمات وأدوات تصفيف الشعر وكريمات حلاقة الذقن، بل أن البعض يستخدم الأجهزة الكهربية لحلاقة الذقن، كما يستخدم الجميع العطور و " البرفانات " المختلفة، كما اتجه العديد من العمال إلي تدخين السجائر بدلاً من " النرجيلة "، بل أن البعض يقوم بتدخين السجائر المستوردة أو مرتفعة الثمن .

كما انتهت نتائج الدراسة الميدانية إلى زيادة القيم الأجنبية نتيجة احتكاك الثقافات والانفتاح على العالم وسيادة قيم قبول الأخر وتعلم إيجابياته والأثر الكبير الذي يتركه كل ذلك على رؤى العالم لهذه الفئات

وأثرها على سلوكياتهم الشخصية سواء مع أسرهم أو مع الآخرين، كما أوضحت تأثير الاحتكاك الثقافي في سلوكيات هذه الفئات من حيث حسن المعاملة والاستقبال وتعلم العديد من الأنماط السلوكية التي كانت غير موجودة لديهم مثل قواعد النظام والنظافة، وزيادة قيمة الوقت واستغلاله الاستغلال الأمثل وعدم إهداره فيما لا يفيد وهي من القيم الموجودة لدى الشعوب الغربية، ومن ثم احترام المواعيد والالتزام بها حسبما يقتضيه العمل والبرنامج، وتعلُّم أن الإخلال بذلك قد يؤدي إلى نتائج وخيمة مثل الخسائر لمنظمي هذه الرحلات والتي تنعكس سلبًا على العاملين وتوقيع شتى أنواع العقوبات عليهم نتيجة لذلك .

كما اختلفت سبل الاستفادة من أوقات الفراغ حيث يقتني الجميع أجهزة الراديو " "والموبايل "، كما يشاهدون أجهزة التلفزيون – من خلال الدش – والفيديو، كما يشارك البعض – بطريق مباشر أو غير مباشر – في حفلات السمر التي يقيمها المسئولون " بالكروز" للسائحين، وربما يكتفون بمشاهدة هذه الحفلات وما فيها من فقرات فنية وترفيهية مختلفة، وبالطبع يتأثرون بكل ذلك .

ومن ناحية أخرى انتهت نتائج الدراسة الميدانية إلى اكتساب العديد من العاملين للغات الأجنبية وبخاصة الإنجليزية والفرنسية – تحدثًا وليس كتابة – – بل أن البعض يتحدث هذه اللغات – وغيرها – بطلاقة .

وخلاصة القول أنه ترتب علي العلاقات الاجتماعية مع السائحين والاحتكاك الثقافي بهم العديد من الآثار، وإذا كنا تناولنا في الفقرات السابقة بعض الآثار الايجابية، **إلا أن هناك العديد من السلبيات التي حدثت نتيجة هذه العلاقات ومنها :**

1– سيادة بعض القيم اللا أخلاقية ومنها حالات الاتصال الجنسي ببعض السائحات . وقد انتهت نتائج الدراسة الميدانية إلى كثرة هذه الحالات في المنتجعات السياحية وقلتها خلال الرحلات السياحية النيلية، كما انتهت أيضًا إلي كثرتها في الفنادق العائمة بالقاهرة، وأنه يتم – في

بعض الأحيان – تأجيرها " بالساعة " لهذا الغرض مقابل مبالغ مالية كبيرة .

2 – انتشار قيم الاختلاط بين الجنسين وما يسوده من ممارسات غير أخلاقية عديدة دون أن تصل إلى درجة الاتصال الجنسي، ومن ثم وجود العديد من العلاقات الاجتماعية خارج نطاق الزواج تحت مسميات مختلفة مثل الصداقة والـ Girl Friend وغيرها .

3– نتيجة لكل ما تقدم، انتشار العديد من الأمراض الفتاكة التي تنتقل من خلال الاتصال الجنسي مثل الزهري والسيلان والأيدز وغيرها مما شكل عبئًا كبيرًا على الخدمات الصحية في مصر وتستهلك القوى البشرية المنتجة.

4– زيادة قيمة المال، ومن ثم زيادة الرغبة في الحصول عليه من خلال الوسائل المشروعة وغير المشروعة، بل وارتكاب العديد من الجرائم في سبيل تحقيق ذلك مثل السرقة والنصب والاحتيال والغش والكذب وممارسة شتى أنواع " الاستغلال " للسائح، مما ينعكس سلبًا على صورة مصر والمصريين لدى الأجانب ومن ثم يؤثر على السياحة ككل.

... ومهما يكن من شيء، فإن العمل في قطاع السياحة النيلية كان له تأثير كبير علي العاملين – طاقم السفينة – بهذا القطاع من النواحي الاقتصادية والاجتماعية والثقافية، وأتضح أن هناك تغيرات كبيرة في أنماط حياتهم واتضحت مظاهر الحياة العصرية في كل نواحي حياتهم وثقافتهم سواء المادية أو الروحية . ويمكن القول أن العمل بالسياحة النيلية ساهم مساهمة كبيرة في اختفاء كثير من المظاهر التقليدية لحياتهم المرتبطة بنهر النيل أو علي الأقل التقليل من هذه الآثار مقارنة بعمال نقل البضائع أو نقل الركاب .

خاتمة البحث

أولاً : ملخص عام للبحث وأهم النتائج

تناولت هذه الدراسة عمال سفن ومراكب النقل النهري في مصر، وأقصد بهم سفن - أو أساطيل - نقل البضاعة ومراكب نقل الركاب وهي بالطبع أصغر من أساطيل نقل البضاعة، علاوة علي سفن الكروز العاملة في إطار السياحة النهرية .

وتوفرت الدراسة بالدرجة الأولي علي دراسة طواقم تشغيل هـذه السفن والمراكب، والتي تشمل ريس الوحدة النهرية ومساعده والميكانيكي ومساعده والبحارة وغيرهم، وكان الهدف الأساسي من وراء هذه الدراسة هو إلقاء الضوء علي نمط وأسلوب حياة هذه الفئات، وإلي أي حد يـؤثر نهر النيل في نمط حياتهم الاقتصادية والاجتماعية والثقافية ويطبعها بطابع معين، وكذلك رصد المشكلات التي تواجههم في أعمالهم عمومًا، بالإضافة إلي المشكلات التي يعاني منها قطاع النقل النهري بصفة عامة في مصر والنصيب الذي يسهم به في منظومة النقل بصفة عامة في مصر، وأهـم الاقتراحات لتفعيل هذا القطاع .

وهذا الموضوع من الأهمية بمكان، فهو من الدراسات الاجتماعية القليلة جدًا التي تناولته، حيث أن قضية النقل النهري من القضايا الـشائكة المعقدة ويلزم التصدي لها تضافر العديد من الجهـود والإسـهامات مـن مختلف التخصصات، ومن ثم فهي تحاول إلقاء الضوء علـي " العنـصر البشري " المحرك لهذه العملية - أي عملية النقل النهري - للوقوف علي ظروف العاملين به وأوضاعهم الاقتصادية والاجتماعية، فلا يـزال هـذا القطاع - حسبما أثبتت الدراسة - من القطاعات المهمشة في هذا الصدد .

وتم دراسة فئات النقل النهري الثلاث وهي **نقل البضائع**، وذلـك علي المسار الملاحي الرئيسي من الإسكندرية وحتـى أسـوان . **ونقـل الركـاب** وأختار الباحث ثلاثة أماكن رئيسية وهي البحيرة وتمثل القطـاع الريفي من السكان وكل من الإسكندرية والقاهرة - وبـالطبع بـالجيزة - وتمثلان القطاع الحضري، وأخيرًا **السياحة النيلية** والتي تتركز بالدرجـة

الأولي في المسافة ما بين الأقصر وأسوان وتخدم جزءًا هامًا من حركة السياحة في مصر وهي السياحة الأثرية أو التاريخية التي ترمي إلي زيارة أثار مصر الفرعونية وما يرتبط بذلك من القيام بالرحلات الترفيهية – بغرض الترفية وكوسيلة مواصلات أيضًا – والتي تتمثل في الرحلات النيلية وهي رحلات موسمية بالدرجة الأولي وتزداد في فصل الشتاء وأوائل الربيع نظرًا لاعتدال حرارة الجو .

واعتمدت الدراسة بالدرجة الأولي علي المنهج الأنثروبولوجي بكل مقوماته واستخدمت وسائل الملاحظة والملاحظة بالمشاركة والاعتماد علي الإخباريين وإجراء المقابلات الفردية والجماعية اعتمادًا علي دليل العمل الميداني، وعند تحليل المادة العلمية تم الاعتماد علي المنهج الوصفي التحليلي والمنهج المقارن .

وانطلقت الدراسة من نظرية رئيسية وجهت الباحث وهي نظرية رؤى العالم والتي تدور بالدرجة الأولي حول موقف ونظرة الإنسان عمومًا – وهم هنا عمال النقل النهري – إلي العالم الذي يعيشون فيه بكل مكوناته سواء الظواهر الطبيعية الفيزيقية أو الاجتماعية وكذلك الكائنات والمخلوقات المرئية والغيبية، وقد سمحت الدراسة للمبحوثين بالتعبير عن آرائهم ونظرتهم في ضوء تاريخهم المهني وخلفياتهم الاجتماعية والثقافية والاقتصادية والتعليمية بالإضافة إلي عامل آخر هام جدًا وهو النوع البيئة التي يعيشون في إطارها وأقصد بها البيئة الريفية أو الحضرية، ناهيك عن التأثر بالتعاليم الإسلامية بصفة عامة .

وانطلقت الدراسة من فرض رئيسي وجّه البحث، وانبثق منه أربعة فروض فرعية بالإضافة إلي تساؤلين، وانتهت نتائج الدراسة الميدانية إلي صدق الفرض الرئيسي وكذلك الفروض الفرعية **ويتضح ذلك من خلال النتائج الآتية : –**

1- إن نهر النيل أثر تأثيرًا كبيرًا في قطاعات عمال النقل النهري بصفة عامة، ويتضح ذلك في الجوانب الاقتصادية والاجتماعية والثقافية لهم ويتضح ذلك من خلال المظاهر الآتية :

أ - **من الناحية الاقتصادية** : انتهت الدراسة إلي أن العائد الاقتصادي النقدي هو أساس العمل لدي عمال النقل النهري بفئاتهم الثلاث بصفة عامة، وبالنسبة لعمال **نقل البضائع**، فهم يقومون بأداء أعمالهم من خلال وجود شبكة كبيرة من الخطوط الملاحية سواء في الوجه البحري أو القبلي وكذلك وجود العديد من الموانى النهرية سواء تلك المملوكة لهيئة النقل النهري أو المملوكة للشركات الصناعية وكذلك أسطول كبير من الوحدات النهرية، وعلي الرغم من كل ذلك فهناك العديد من المشكلات الاقتصادية التي يعانون منها – وبخاصة في الشركات التابعة لقطاع الأعمال العام – ومنها قلة المرتبات والحوافز وقلة الخدمات الصحية والتأمينية، ويصدق الشيء ذاته علي القطاع الخاص الذي يهدف إلي الربح علي حساب العمال مما يعرضهم للعديد من المخاطر خلال العمل والتحايل عليهم بخصوص الخدمات التأمينية وعدم الإهتمام بوسائل أمان هذه الوحدات خلال العمل وضعف بل إنعدام دور النقابة في حمايتهم، ناهيك عن كثرة التعقيدات الإدارية في عمليات الشحن والتفريغ داخل ميناء الإسكندرية وزيادة الأعباء الضريبية علي المنقولات .

ومن ناحية أخرى يواجه هؤلاء العمال العديد من المعوقات خلال رحلاتهم، وهي تنقسم إلي المعوقات الطبيعية مثل انحسار منسوب المياه خلال السدة الشتوية وعدم ملاءمة المجرى الملاحي للسفر في كثير من المناطق بسبب قلة أعمال التطهير والحماية لمجرى النيل، علاوة علي الظروف المناخية غير المواتية للعمل مثل وجود الضباب والرياح والعواصف . وهناك المعوقات البشرية مثل كثرة الأعطال الفنية للوحدات النهرية نتيجة قلة أعمال الصيانة لها وزيادة الإهمال، والعمل المتواصل

ليل نهار ما يستنزف القوى البدنية للعامل وكذلك المشكلات التي تحدث مع أفراد شرطة المسطحات المائية وعمليات " الابتزاز " التي يتعرضون لها، بالإضافة إلي عمليات السطو المسلح التي يتعرضون لها من جانب بعض العصابات الإجرامية وبخاصة في بعض مناطق أسيوط، في الوقت الذي لا " يجيز " لهم القانون تسليح أنفسهم، ناهيك عن المضايقات التي يتعرضون لها من تجار المخدرات أو صيادي الأسماك وهنا يمكن القول أن العائد الاقتصادي لهذه الفئة من العمال غير مجزي، ولا يتناسب مع حجم الأخطار التي يتعرضون لها خلال العمل، الأمر الذي أثّر بدرجة كبيرة علي حياتهم ونمط معيشة أسرهم المتدني وقلة عدد الوجبات وقلة مكوناتها الأمر الذي أصابهم بالهزال والإصابة بالأمراض المختلفة .

وبالنسبة **لعمال نقل الركاب**، انتهت الدراسة إلي تأثرهم الاقتصادي الكبير نتيجة عملهم، ومن ثم فإن نهر النيل – من خلال عملهم بمعديات نقل الركاب – هو مصدر دخلهم الاقتصادي، ويتضح ذلك في مناطق الدراسة الثلاث سواء في البحيرة أو الإسكندرية أو القاهرة .

فلهذا القطاع دورًا حيويًا هامًا في منظومة النقل عمومًا في مصر، وهو يتكفل من خلال استخدام المراكب الكبيرة " المعديات " بنقل الركاب من مكان لآخر سواء علي طول نهر النيل كما هو الحال في القاهرة والجيزة أو ما بين ضفتي النهر – أو الفروع الداخلية – مثل بعض مناطق القاهرة والجيزة أيضًا والإسكندرية والبحيرة .

وتتفاوت أهمية هذا القطاع من محافظة لأخرى – من محافظات البحث – وكذلك تتفاوت من منطقة لأخرى داخل المحافظة الواحدة تبعًا لعدد " المعديات " في المنطقة الواحدة وكذلك الكثافة السكانية بها ناهيك عن طبيعة العلاقات الاجتماعية السائدة والتي إما يغلب عليها القرابة – ومن ثم علاقات المجاملة – كما هو في البحيرة أو علاقات المصلحة كما هو الحال في المحافظات الحضرية .

وانتهت نتائج الدراسة الميدانية في البحيرة إلي أن بعض المناطق تطبق ما يسمى بنظام " المسانية " أي تقاضي كميات من الغلال والمحاصيل الزراعية نظير نقل الركاب، بالإضافة إلي خدمات النقل " بالشهر " بمعنى تقاضي أجور نقل الأفراد بالشهر وليس باليوم أو عند كل مرة، ومن ثم يمكن القول أن العائد الاقتصادي من جراء الاشتغال بهذا العمل يقل عمومًا في البحيرة، ومن أسباب ذلك أيضًا لجوء بعض " سكان العِزب " إلي شراء معدية خاصة بهم وتتولي نقلهم عبر ضفتي المجرى المائي، علاوة علي لجوء بعض الأسر إلي شراء معديات خاصة بها فقط .

بينما نجد أن الهدف من وراء العمل بها في الإسكندرية والقاهرة يكون سببًا ماديًا بالدرجة الأولي – بالنسبة للقطاع الخاص – ويتعدى ذلك في القاهرة بخصوص العمل في الأوتوبيس النهري التابع لهيئة النقل العام إلي العمل الحكومي المنظم والذي يتاقضي العامل من ورائه راتبًا شهريًا منتظمًا يضم الراتب والحوافز والأرباح ... الخ .

وانتهت نتائج الدراسة الميدانية إلي أن نقل الركاب في القاهرة – من خلال الأوتوبيس النهري أو القطاع الخاص – يؤدي خدمات أساسية تتمثل في نقل الركاب من خلال هذه المعديات، والقيام بالرحلات وبخاصة إلي القناطر الخيرية بالقليوبية أو حديقة الحيوان أو بغرض التنزه سواء لصالح الجمعيات أو الهيئات أو السياح ناهيك عن إقامة الحفلات في المناسبات المختلفة (أعياد الميلاد – حفلات الخطوبة والزفاف) . وكل هذه المناشط تعتبر روافد اقتصادية هامة للعاملين .

وعلي الرغم من كل ذلك إلا أن هناك العديد من العقبات والمشاكل الاقتصادية تعترض طريق العمل مثل تعسف بعض الموظفين التابعين لإدارة الملاحة النهرية في استخدام سلطاتهم وعدم الشفافية التي تعتري عملية إجراء المزادات لتأجير المراسي النهرية الخاصة بمحطات المعديات وكذلك حالات غرق بعض الركاب والحافلات – في العبّارات الكبيرة – نتيجة لعدم تجهيز هذه المراسي أو عدم توافر وسائل الأمان بالمعدية

أو العبّارة، ناهيك – في بعض مناطق الإسكندرية تحديدًا – عن حالات السرقة بالإكراه أو ممارسة السلوك المنافي للآداب أو تعاطي المخدرات في بعض المناطق النائية .

وبالنسبة لعمال **السياحة النيلية**، انتهت الدراسة إلي أهمية هذا القطاع من قطاعات السياحة كمصدر من مصادر الدخل القومي عمومًا، ويولع السياح ولعًا شديدًا بزيارة الأماكن الأثرية – وبخاصة الفرعونية – وما يصاحب ذلك أيضًا من ركوب السفن النيلية " الكروز "، ومن ثم مشاهدة المناظر الخلابة علي جانبي نهر النيل وكذلك رؤية مساكن الفلاحين وما يحيط بها من مناظر جذابة لهم . ويعمل بهذا القطاع فئات عديدة من الناس – من خلال ما تناولناه عند تناول الهيكل التنظيمي لسفن الكروز – ومنهم بالطبع – طاقم تشغيل وصيانة السفينة النهرية وهم موضوع هذه الدراسة . وهناك العديد من الإمكانات الكبيرة التي تخدم هذا القطاع ويتضح ذلك في العدد الكبير من سفن الكروز وكذلك المراسي السياحية النهرية والتي تخدم سفن الكروز والفنادق العامة علي السواء . وبالطبع تؤول ملكية هذه السفن والمراسي إلي القطاع الخاص – إلا في حالات نادرة جدًا – كما أن الجهات التي تقوم بتنظيم مثل هذه الرحلات هي الشركات السياحية التي تناولناها تفصيليًا في الفصل الرابع من الباب الثاني من هذه الدراسة .

وانتهت نتائج الدراسة الميدانية إلي العائد الاقتصادي الكبير الذي يحصل عليه العاملون في هذا القطاع – وأقصد هنا طاقم السفينة – مقارنة بعمال نقل البضائع ونقل الركاب، والذي يشمل الراتب والحوافز وساعات العمل الإضافي والإعفاء التام من مصاريف الإقامة وتناول الطعام الفاخر، بل والحصول علي الهدايا المادية والعينية من السياح، كل ذلك انعكس علي ارتفاع المستوي الاقتصادي للعاملين، الأمر الذي أثر علي باقي جوانب حياتهم الاجتماعية والثقافية الأخرى .

كما إتضح لنا مجالات العمل الأخرى أو المشاريع الاقتصادية التي أقامها العاملون في السياحة النيلية – نتيجة ارتفاع مستويات دخولهم الاقتصادية – مثل شراء الأراضي الزراعية وإقامة مشاريع تربية الدواجن وشراء مراكب صغيرة " معديات أو المراكب الشراعية لنقل الركاب "، ناهيك عن مجالات الادخار النقدي العديدة .

ب- من الناحية الاجتماعية :

انتهت نتائج الدراسة الميدانية إلي الآثار الاجتماعية العديدة التي أحدثها نهر النيل في جوانب الحياة الاجتماعية للعمال بفئاتهم الثلاث . والمقصود بذلك شبكة العلاقات الاجتماعية لديهم سواء في محيط العمل " الضيق " أي في محيط الوحدة النهرية سواء المخصصة لنقل البضائع أو نقل الركاب أو السياحة النيلية، بمعنى الآثار الاجتماعية للعمل علي طبيعة العلاقات الاجتماعية بين زملاء المهنة .

ومن ناحية أخرى أثر ذلك علي شبكة العلاقات الاجتماعية لدى العمال في محيط العمل" الأوسع "، بمعنى العلاقات الاجتماعية التي تحدث بين العمال وأصحاب المهن الأخرى ذات العلاقة بنهر النيل مثل الصيادين وأصحاب الأراضي الزراعية المتاخمة لخطوط السير.

ومن ناحية ثالثة تتضح هذه الآثار أيضًا في شبكة العلاقات الاجتماعية لدى العمال خارج نطاق العمل، وأقصد هنا العلاقات في مجال الزواج والأسرة والحياة العائلية . ولكل فئة من فئات الدراسة بعض الخصوصيات .

فبين **عمال نقل البضائع**، نجد أن معظم العائلات التي ينتمي إليها العمال هي عائلات ممتدة، كما أن الزواج معظمه داخلي، سواء من داخل الوحدة القرابية التي ينتمي إليها الزوج أو من داخل القرية ذاتها التي يعيش فيها الزوج ونظرًا لأن طبيعة العمل بنقل البضائع يتطلب قضاء فترات طويلة بعيدًا عن الزوجة والأبناء، فقد ترتب علي ذلك زيادة حالات تفكك العائلات الممتدة إلي نووية وانتقل اتخاذ القرار إلى الزوجة، إذ أن الزوج

"فوّض" صلاحياته في إدارة أمور الأسرة إلي الزوجة وما ترتب علي ذلك من حدوث العديد من التغيرات الاجتماعية الأخرى، فقد زادت القيود علي تحركات الزوجة – خاصة إذا كانت صغيرة السن – لأن زوجها بعيد عنها فترات طويلة، كما ترتب على ذلك عدم الإشباع الجنسي بين الزوجين، وكذلك قلة مشاركات الزوج في المناسبات الاجتماعية في بلدته ومع أقاربه. كما ترتب علي ذلك أيضًا زيادة مشاركة أسرة الزوجة في تسيير أمور أسرة الزوج وخاصة خلال فترات تغيبه عن المنزل في العمل .

وبين **عمال نقل الركاب**، تختلف شبكة العلاقات الاجتماعية وثيقة الصلة بأعمالهم ما بين المحافظات الريفية والحضرية . ففي محافظة البحيرة يعتبر " دور " المعداوي محوريًا في القرية – مثل دور الحلاق – علي الرغم من أن مكانة الشخص هناك تقاس بمقدار ما يمتلكه من أرض زراعية، ولذلك تتدعم مكانة " المعداوي " إذا كان يمتلك أرضًا زراعية ولكنها تقل كلما كان غير ذلك . ويترتب علي ذلك – في هذه الحالة – القيام بالمصاهرة من العائلات ذات المستوى الاجتماعي الأدنى في المجتمع .

كما ترتب علي ذلك أيضًا إتساع شبكة العلاقات الاجتماعية مع كل أفراد المجتمع المحلي، كما تصبح المعدية مكانًا لفض المنازعات وإقامة حلقات السمر بين شيوخ القرية وشبابها – كل فئة على حده – كما توجد العديد من العلاقات الاجتماعية التي تربط المعداوي بغيره من الفئات الأخرى وثيقة الصلة مثل أصحاب المعديات الأخرى – وغالبًا ما تكون علاقات تنافس – أو الصيادين والمزارعين على جانبي المجرى الملاحي وهي تأخذ طابع التعاون والمنفعة المتبادلة فيما بينهم .

ونظرًا لأن طبيعة عمل " المعداوي " لا تفرض عليه بقاء فترات طويلة أو المبيت خارج المنزل – مثل عمال نقل البضائع – فقد ترتبت علي ذلك ممارسة علاقاته الاجتماعية سواء في محيط الأسرة أو المجتمع المحلي بشكل اعتيادي . والشيء ذاته ينطبق علي العلاقات الاجتماعية

للمعداوي في كل من الإسكندرية والقاهرة، ولكن مع فارق أساسي وهو قلة شبكة هذه العلاقات الاجتماعية مع غيرهم من الفئات الأخرى في المجتمع المحلي في الإسكندرية والقاهرة، ولكن – كما أوضحنا – من الممكن أن تتم علاقات اجتماعية مع بعض الفئات الإجرامية خاصة في المناطق الهاشمية .

وبين عمال **السياحة النيلية**، تتضح " التغيرات " الكبيرة في شبكة العلاقات الاجتماعية لهم، نتيجة لقضاء أوقاتًا طويلة في العمل بعيدين عن أسرهم، حيث يتركز اتخاذ القرار – مثل عمال نقل البضائع – في يد الزوجة أو الأبناء الكبار، ولكن ترتب على ارتفاع الدخل الاقتصادي تغيرات جوهرية أخرى في شبكة العلاقات الاجتماعية للعامل في محيط الأسرة والزواج، حيث زادت حالات الطلاق أو تعدد الزوجات، كما يدخلون في علاقات اجتماعية أخرى في نطاق العمل مثل العلاقات مع بعض الإداريين لسفينة الكروز أو المرشدين السياحيين أو السياح، وكلها أثرت علي الجوانب الثقافية لديهم كما سنوضح بعد قليل .

جـ- من الناحية الثقافية :

انتهت نتائج الدراسة الميدانية إلي العديد من التأثيرات الثقافية العديدة لنهر النيل على العاملين بالقطاعات الثلاث، وإن اختلفت درجة و"نوعية " هذه التأثيرات، كما انتهت إلى أن تأثير نهر النيل يتمثل أساسًا في بقاء العديد من المعتقدات وأنساق المعرفة التقليدية، ويبدو ذلك بأوضح صوره بالنسبة لعمال نقل البضائع . كما أن وجود نهر النيل إلى جانب عنصر " التحضر "، كما يتضح في المحافظات الحضرية مثل الإسكندرية والقاهرة، ساعد علي تغيير كثيرًا من المعتقدات التقليدية أو اختفائها وذلك مقارنة بالمناطق الريفية – مثل البحيرة – والتي لازالت توجد فيها هذه الأنساق الفكرية التقليدية .

فبالنسبة **لعمال نقل البضائع** لازالت التأثيرات الثقافية موجودة وبكثرة وبخاصة في عادات النظافة الشخصية والعادات الغذائية وأساليب

قضاء وقت الفراغ، علاوة علي الشعائر ونسق المعرفة وخصوصًا تلك المعتقدات التي تدور حول نهر النيل والوسائل التقليدية لمعرفة الوقت وأداء الشعائر الدينية والمعتقدات المتعلقة بالأحلام والسحر والكائنات فوق الطبيعة وأرواح الموتى والطب الشعبي .

ويمكن القول أن طبيعة العمل في مجال نقل البضائع وطول زمن الرحلة والبعد عن الأسرة وقضاء فترات طويلة بالسفينة الموجودة " بنهر النيل "، وقلة العائد المادي والبيئة الثقافية التقليدية التي يعيشها هؤلاء العمال قد ساهمت بدرجة كبيرة في وجود مثل هذه المعتقدات والممارسات الثقافية .

وقد انتهت الدراسة إلي ضيق أفق أفراد مجتمع البحث وبخاصة عمال نقل البضائع ونقل الركاب – وبخاصة في المناطق الريفية – فمعرفتهم لا تتعدى الأماكن التي يمرون من خلالها والظواهر الكونية الأكثر ارتباطًا بهم والأنواع النباتية والحيوانية الموجودة في إطار حياتهم، ومدى وجود العلاقات بينهم وبينها وبخاصة في المجالات الاقتصادية أو المنفعة بصفة عامة أو حتى الأضرار التي يتعرضون لها من خلال علاقاتهم معها سواء أكانت حيوانات أو نباتات . فالحيز المكاني الذي يتحركون في إطاره، ودوائر علاقاتهم الاجتماعية كلها تحدد – بلا شك – نظرتهم ورؤيتهم للعالم من حولهم سواء العالم الطبيعي أو الإنساني .

ومن ناحية أخرى انتهت الدراسة إلى تأثر المبحوثين بتعاليم ومفاهيم الإسلام بخصوص العالم الغير مرئي – الكائنات فوق الطبيعة – مثل الجن والعفاريت والأرواح وعلاقات الإنسان بتلك الكائنات، وكذلك فكرة القضاء والقدر، وإن كانت هذه الثوابت الدينية قد اختلطت ببعض المفاهيم الشعبية المتوارثة عن تلك الظواهر من خلال الحكايات والقصص التي تدور حولها ومن ثم زيادة رؤى العالم التقليدية المتوارثة المرتبطة بنهر النيل وقلة التغيرات التي تعرضت لها .

ومن ناحية أخرى لعب التغير التكنولوجي دورًا كبيرًا في طبيعة عمال نقل البضائع ومن ثم التراث الثقافي المرتبط بهذه العملية . ففيما مضى كان العمل مضني ويتطلب الكثير من الوقت والجهد، سواء في عملية الشحن أو التفريغ كما كان يتطلب أعدادًا كبيرة من الأيدي العاملة، الأمر الذي كان يتطلب وجود فئة مستقلة من العمال من غير طاقم المركب للقيام بذلك العمل .

ومن ناحية أخرى ارتبط بذلك – في الماضي – ظهور ألوان من التراث الشعبي والأغاني التي تحض علي العمل وتخفف في الوقت ذاته من أعبائه وكان يتم ترديدها خلال العمل سواء عند الشحن والتفريغ أو حتى خلال سير الرحلة، حيث كان يتعين على طاقم المركب أن يقوم " بجر " المركب من خلال الحبال عند الضرورة سواء عند انخفاض منسوب المياه أو عند وجود العوائق في قاع الترع الكبيرة أو عند السير في عكس إتجاه الريح، وكانت هذه العملية يحوطها المشقة والعناء، حيث كانت تتم في البرد القارص وأحيانًا في حر الظهيرة، وما كان يضاعف من مشقتها الملابس البالية والممزقة التي كان يرتديها هؤلاء العمال ناهيك عن اضطرارهم " لجر " هذه المراكب وهم حفاة مما كان يعرضهم للآلام من جراء ارتفاع درجة حرارة الأرض علاوة علي الجروح العديدة التي كانوا يصابون بها في أقدامهم وكذلك آلام الصدر وجروح القفص الصدري بسبب " لف " الحبل علي صدورهم خلال هذه العملية، بالإضافة إلي نزلات البرد التي كانوا يعانون منها دومًا .

... وبطبيعة الحال، تغير كل ذلك الآن بفعل تغير التقنية وتحول كل معدات النقل النهري لنقل البضائع إلي وحدات آلية، وكذلك استعمال الآلات – بدلاً من الإنسان – في عمليات الشحن والتفريغ .

ومن ناحية أخرى نجد أن عمال **نقل الركاب** تأثروا – ثقافيًا – بنهر النيل، ولكن – كما ذكرنا – يتضح ذلك التأثير بدرجة كبيرة بين عمال محافظة البحيرة، وبقول آخر فإن نهر النيل ساعد على استمرار

كثير من القيم والشعائر والطقوس التقليدية أكثر من المناطق الحضرية . وهنا يمكن القول أن التحضر urbanization وأسلوب الحياة المرتبط به وارتباطه بالمدن – مثل الإسكندرية والقاهرة – قد ساهم مساهمة كبيرة في تغيير هذه النظرة أو الرؤى التقليدية عن العالم وكذلك المرتبطة بحياتهم اليومية والتي تدور حول النيل .

وهنا يمكننا القول بأن العلاقة الحميمة الوجدانية بنهر النيل تتضح بدرجة كبيرة بالنسبة لعمال نقل البضائع وكذلك نقل الركاب في محافظة البحيرة، وهي وإن كانت نظرة اقتصادية بالدرجة الأولى، إلا أن طبيعة البيئة الاجتماعية والثقافية التي يعيش في ظلها هؤلاء العاملون قد أسهمت بدرجة كبيرة في هذه العلاقة وهذه النظرة وما يصاحبها من الارتباط الوجداني بنهر النيل وكذلك بالنظرة إلى الكون والمظاهر الطبيعية ذات العلاقة .

ويختلف هذا الوضع – بطبيعة الحال – بالنسبة لعمال السياحة النيلية . فهؤلاء العمال يعملون ضمن إطار منظومة أكبر هي مجال السياحة، ومن ثم هناك العديد من الروافد والمؤثرات التي شكلت جوانب حياتهم الاقتصادية والاجتماعية والثقافية . فبالإضافة إلى نهر النيل، توجد البيئة الاجتماعية التي نشأوا في ظلها والتاريخ المهني لهم في هذه المهنة بالإضافة إلى عامل آخر لا يقل أهمية عن تأثير نهر النيل وهو قطاع السياحة . فقد أتاح لهم هذا العمل الاحتكاك المباشر بالسياح والذين ينتمون – بالطبع – إلى ثقافات أخرى مغايرة . ولأن الثقافة الغربية – ممثلة في السائحين – هي الأقوى، لذا فقد تأثر بها العمال وبخاصة في أسلوب الحياة وأنماط التفكير ونمط الملبس وقيم احترام الوقت ووسائل قضاء وقت الفراغ وأساليب النظافة الشخصية والعادات الغذائية وتعلم اللغات والشعائر ونسق المعرفة بجوانبها المختلفة التي تم عرضها في ثنايا هذا البحث . **ومن ثم يمكن القول أن الاحتكاك المباشر بالسياح عمل علي تغيير هذه "النظرة" التقليدية المتوارثة، ومن ثم ترتب على ذلك وجود صراع بين**

ثقافتين مختلفتين : الأولى هي الثقافة الأصلية التي نشاء وترعرع فيها، حيث يعيش مع زوجته وأبنائه وأقاربه وجيرانه ويرتبط بهم ارتباطًا كبيرًا، والثانية هي ثقافة العمل – إن صح هذا التعبير – والتي إكتسبها من خلال التعامل مع فئات أخرى – غير طاقم تشغيل وصيانة السفينة – وأهمها فئة السياح الأجانب . فهو يقضي معهم أوقاتًا طويلة في العمل من خلال رحلات السفر النيلية .

ومن ثم أدى كل ذلك إلي أسلوب في التفكير والعمل والممارسة يميل إلى " البراجماتية "، والأسلوب العملي والأخذ بالأسباب والتخلص شيئًا فشيئًا من الأفكار الغيبية، إلا ما تعلق منها بالثوابت الدينية . ومن عوامل ذلك أيضًا ارتفاع المستوى الاقتصادي للعمال والاحتكاك المباشر بالسياح والتي تصل – في بعض الأحيان – إلى المشاركة في حفلات السمر علي متن سفن الكروز وتناول المشروبات الروحية . وهنا فهؤلاء العمال تأثروا كثيرًا بالثقافة الأوروبية التي رأوا فيها جوانبًا ايجابية تفوق ثقافتهم المحلية مثل ارتفاع الدخل الاقتصادي والأنفاق ببذخ وطبيعة المقتنيات الشخصية التي يمتلكونها ومظاهر الترف لديهم، وهذا أدى – في كثير من الأحيان – إلى التمرد علي القيم التقليدية والروابط الأسرية القديمة، والانغماس في بعض الأنماط السلوكية " المستحدثة " مع الأجنبيات مقلدين بذلك بعض المرشدين السياحيين .

وهنا انتهت الدراسة إلي أن العلاقة " الحميمية " الوجدانية الشديدة بنهر النيل قد إعتراها التغير بسبب دخول العوامل الأخرى السابق الإشارة إليها . وبهذا **فقد انتهت الدراسة إلي نتيجة هامة مؤداها أن تأثير نهر النيل التقليدي علي الفئات موضوع الدراسة يختلف من فئة لأخرى، فهو يزداد لدي عمال نقل البضائع، ثم يليه عمال نقل الركاب وبخاصة في المناطق الريفية وأخيرًا عمال السياحة النيلية .**

... ومن ناحية أخرى، وبخصوص **التساؤل الأول** للبحث والخاص بالمعوقات التي يواجهها قطاع النقل النهري **فقد انتهت الدراسة إلى أن قطاع النقل النهري في مصر يتعرض للعديد من المشكلات ومنها :**

1- قلة نصيب النقل النهري في منظومة النقل في مصر على الرغم من المميزات التي يتميز بها عن قطاعات النقل الأخرى .

2- التعرض للإهمال من جانب المؤسسات الحكومية ذات الصلة ولا تتم معاملته على قدم المساواة مع وسائل النقل الأخرى .

3- قلة الاعتمادات المالية المخصصة له وقلة الاستثمارات الموجهة إليه .

4- قلة الحوافز التشجيعية للعاملين به .

5- قلة عدد الشركات المؤهلة لنقل البضائع وضعف المنافسة مع وسائل النقل الأخرى .

6- قلة أعمال التطهير والحماية للمجرى الملاحي وتوقف تشغيل عدد كبير من الممرات الملاحية الفرعية .

7- عدم ملاءمة بعض مناطق المجرى الملاحي لعمليات الملاحة بأنواعها المختلفة نظرًا لعدم التطهير الجيد أو انخفاض مناسيب المياه .

8- عدم الاهتمام الكافي بتطوير وتحديث الموانى الحالية لمواكبة التطور وتكاد تقتصر على ميناء الإسكندرية .

9- تعدد الجهات ذات العلاقة بنهر النيل وتداخل اختصاصاتها والتعقيدات البيروقراطية المتعلقة بنظام العمل بها، وعلاقة التعسف في استخدام السلطة التي يستخدمها ذوو العلاقة مع العمال وزيادة حالات الفساد الشخصي والمالي والإداري في الإدارات ذات الصلة .

10- ضعف مستوى تأهيل العمالة وعدم تدريبها التدريب الكافي الأمر الذي ترتب عليه وقوع العديد من الحوادث .

... وبخصوص **التساؤل الثاني** والخاص بالآثار الصحية لنهر النيل على العاملين، فقد انتهت الدراسة إلى أن العمل بنهر النيل عمومًا – ومن ثم بالنسبة لعمال النقل النهري – قد ترتب عليه العديد من الآثار

الصحية السيئة وأهمها انتشار العديد من الأمراض المتوطنة مثل مرض البلهارسيا بنوعية – البولية والمعوية – وما يرتبط به من أمراض الكبد الحادة والمزمنة، والتي تؤدي في كثير من الأحيان إلي الوفاة وتشكل تهديدًا حقيقيًا للثروة البشرية المصرية، بالإضافة إلي أمراض الأنكلستوما والأمراض الطفيلية الأخرى المنقولة من خلال البعوض، علاوة علي أمراض الكلي والجهاز البولي وتكوُّن الحصوات نتيجة شرب كثير من هذه الفئات من نهر النيل . وينطبق هذا الوضع علي فئات الدراسة الثلاث سواء عمال نقل البضائع أو نقل الركاب أو السياحة النيلية .

ثانيًا : أهم التوصيات :

1- ضرورة تفعيل خدمات النقل النهري وتطوير ترسانة السفن العاملة في هذا المجال وبناء أسطول حديث لخدمة حركة التجارة .

2- ضرورة تطوير وتنظيف مجرى نهر النيل من خلال " التكريك " واستخدام الكراكات العملاقة التي تقوم بالتطهير ورصد المبالغ اللازمة لذلك .

3- السماح بدخول الاستثمارات العربية والأجنبية – بما لا يقلل من السيادة الوطنية – في مجال النقل النهري من خلال إنشاء العديد من الشركات العملاقة والاستفادة من التجارب والخبرات العالمية .

4- تطوير الخزانات والقناطر والأهوسة المقامة وإنشاء أخرى جديدة بما يخدم حركة الملاحة النهرية وعقد الاتفاقات مع المنظمات والبنوك الدولية للمساهمة في هذا الصدد من خلال القروض والمنح والتسهيلات المختلفة .

5- التركيز على الخطوط الرئيسية التي تربط الجمهورية من شمالها إلى جنوبها كمرحلة أولى ثم يلي ذلك الخطوط الداخلية الفرعية .

6- تطوير الموانى البحرية التي تخدم حركة الملاحة النهرية، سواء في الإسكندرية أو دمياط أو رشيد وغيرها .

7- حماية نهر النيل من كافة أشكال التعديات وحماية البيئة وتقنين عمل المشروعات المقامة عليه سواء المراسي أو المطاعم وغيرها ومنع تلوث النيل بكافة أشكاله والحفاظ على بيئة نظيفة وتغليظ العقوبات الرادعة على كل من ينتهك القوانين المنظمة لذلك .

8- زيادة حملات التوعية للأهالي من خلال المقررات الدراسية ووسائل الأعلام ودور العبادة بأهمية نهر النيل في حياتنا وترشيد استهلاك المياه وتوضيح أضرار تلوث المياه علي الصحة .

9- التنسيق بين كافة الجهات ذات العلاقة بالملاحة النهرية مثل وزارة الري والموارد المائية ووزارة الكهرباء والطاقة ووزارة النقل والموصلات والهيئة العامة للنقل النهري وشرطة المسطحات المائية والإدارات المحلية بالمحافظات ووزارة السياحة، ومن الممكن ضم كل هذه الجهات في هيئة واحدة تخدم حركة النقل النهري .

10- تفعيل دور المراكز العلمية البحثية في تنمية وتطوير الملاحة النهرية وإنشاء المزيد من المراكز لتنمية القدرات البشرية التي تعمل في مجال النقل النهري .

11- الاهتمام بالعنصر البشري – متمثلاً في عمال النقل النهري – وزيادة مرتباتهم وزيادة الحوافز التي تدفعهم إلي دخول هذا المجال والاستمرار فيه، وزيادة الخدمات الصحية والغذائية والتأمينية لهم خاصة عمال نقل البضائع .

12- تطوير الهيكل الإداري والمالي للشركات الرئيسية العاملة في هذا المجال، والقضاء علي مظاهر الوساطة والمحسوبية والفساد المالي والإداري في هذه الشركات .

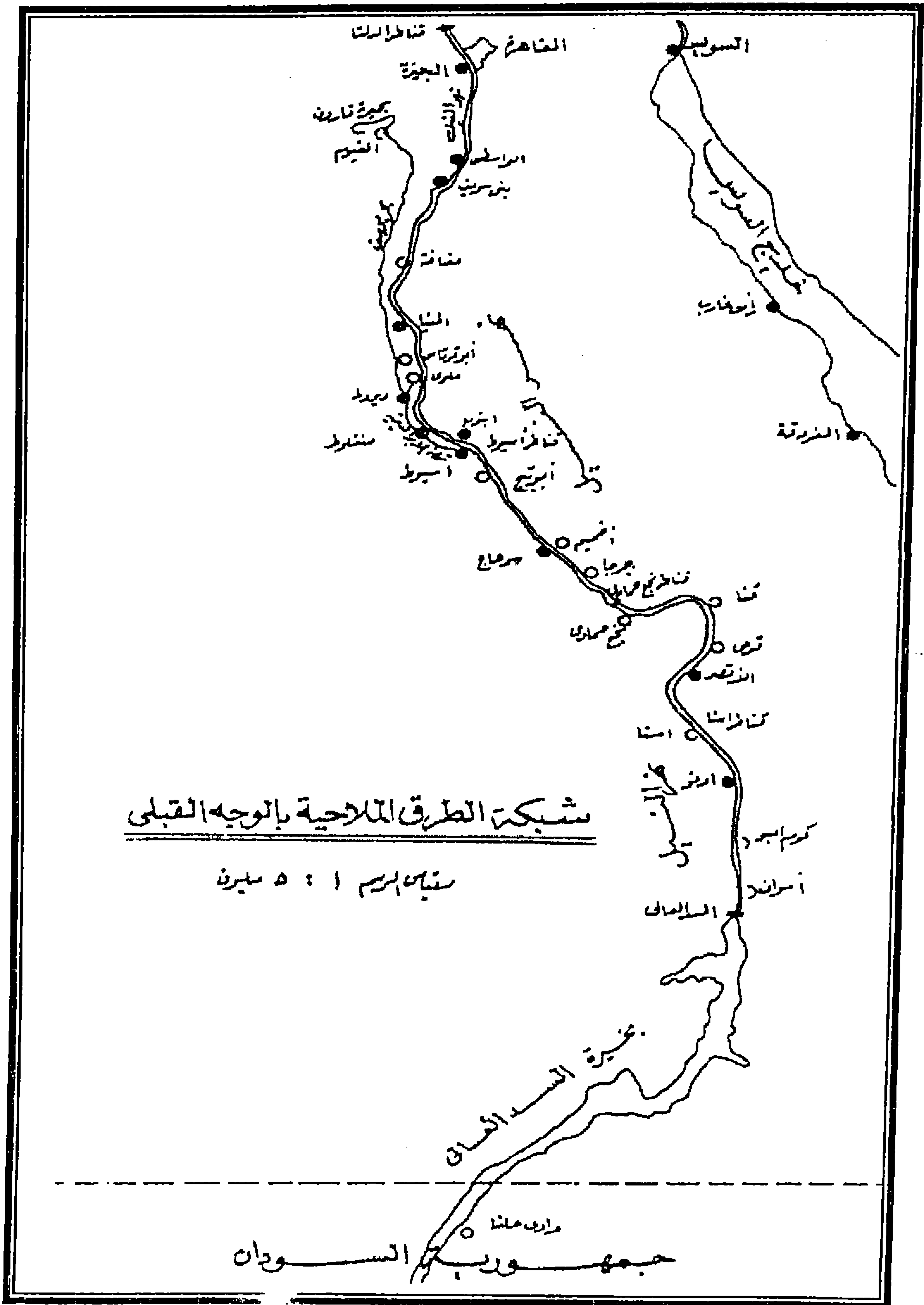
13- الاستفادة من نهر النيل وفروعه الداخلية في مجال نقل الركاب للمساهمة في علاج مشكلة نقل الركاب وخصوصًا في محافظة الإسكندرية من خلال الاستفادة من ترعة المحمودية حيث التجمعات السكانية الكبيرة – القديمة والمستحدثة – التي يمكن أن تخدمها من

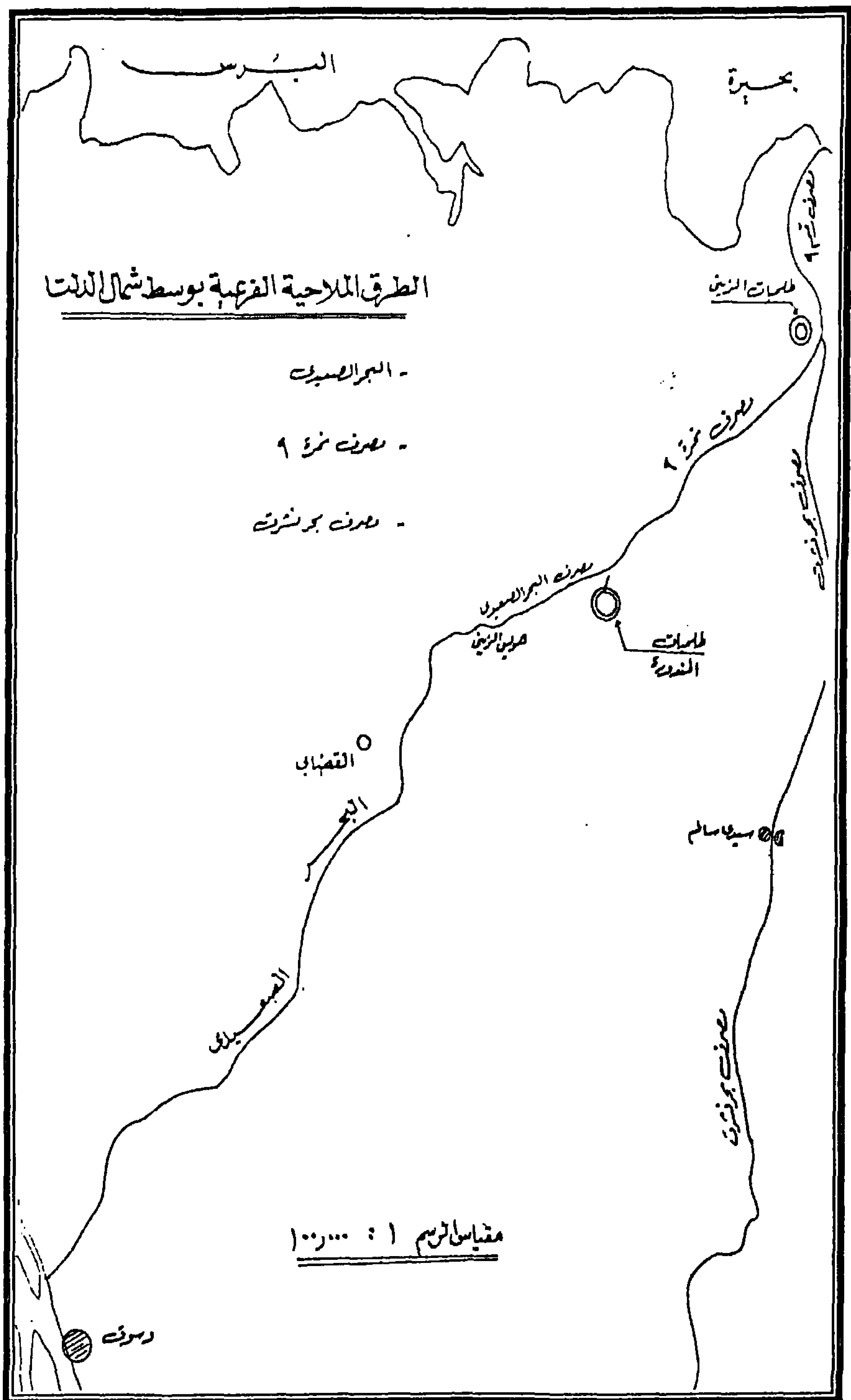
خلال تشغيل الأوتوبيس النهري الذي يمكن أن يتبع محافظة الإسكندرية وإطلاق يد القطاع الخاص في هذا المجال أيضًا وبما يخفف الـضغط علي الطرق البرية وتقليل الحوادث وخفض تعريفة النقل .

14- من الموضوعات وثيقة الصلة والتي يقترحها الباحث للدراسة، دراسة الحياة الاقتصادية والاجتماعيـة والثقافيـة لفئـة الـصيادين والـذين يستخدمون في أعمالهم الوحدات " الغير آلية " أو المراكب الصغيرة – الفلوكات – في نهر النيل وفروعه .

ملاحق البحث

أولاً : بيان بالخطوط الملاحية في مصر بالوجهين القبلي والبحري




البرلس
بحيرة
الطرق الملاحية الفرعية بوسط شمال الدلتا
- البحر الصعيدي
- مصرف نمرة ٩
- مصرف بحر نشرت
ملاحات الزيني
مصرف نمرة ٩
مصرف البحر الصعيدي
ملاحات المندورة
القصابي
البحر الصعيدي
سيدي سالم
مصرف بحر نشرت
مقياس الرسم ١ : ١٠٠,٠٠٠
دسوق

البحر المتوسط

بحيرة البرلس

بحيرة ادكو

الإسكندرية

كفر الشيخ

دمنهور

أبو المطامير

المحلة الكبرى

الدلنجات

كفر الزيات

طنطا

مديرية التحرير

شبين الكوم

الرياح البحيري

القاهرة

الجيزة

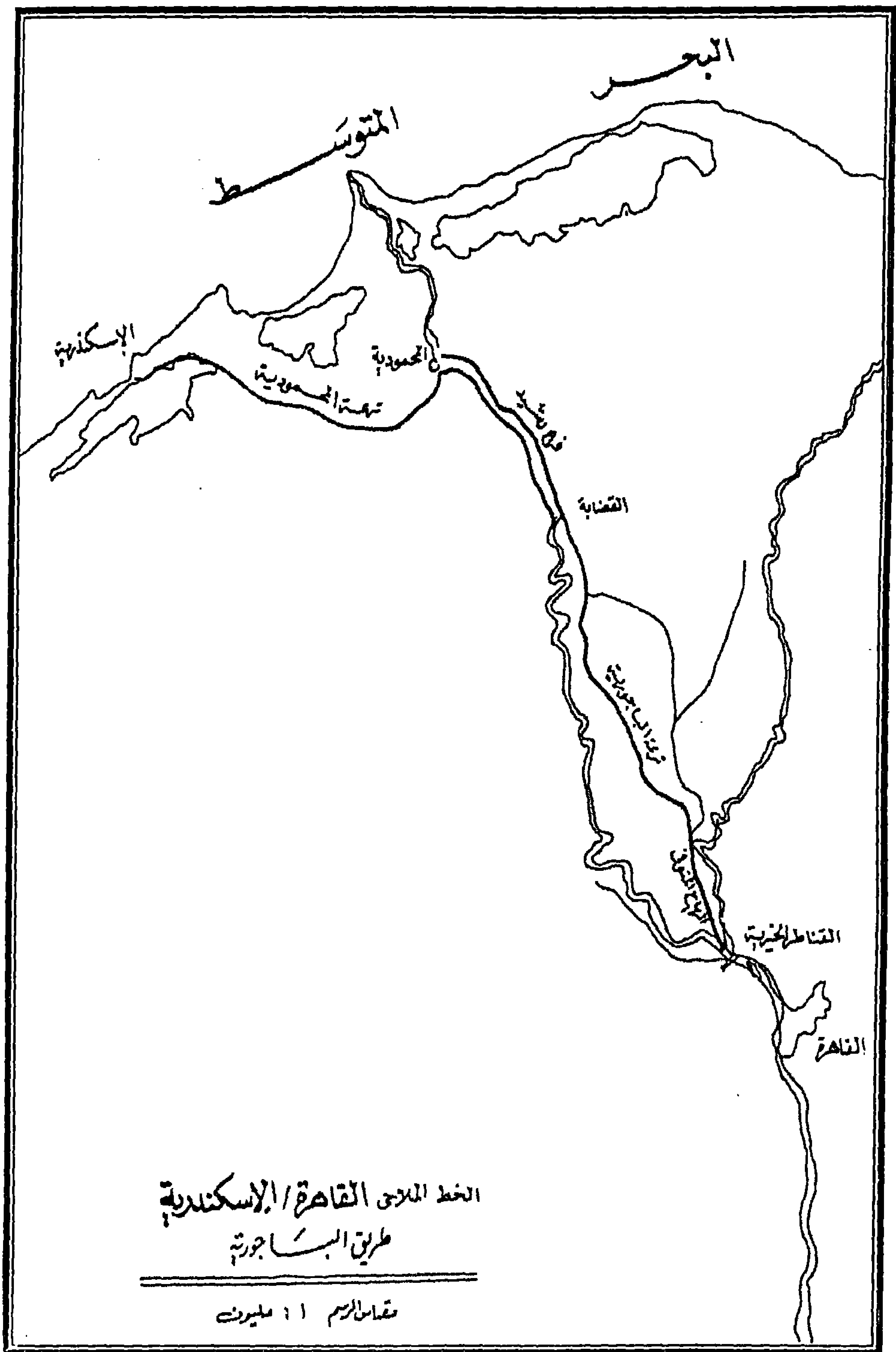
حلوان

الخط الملاحي القاهرة الإسكندرية

طريق

الرياح البحيري - ترعة النوبارية

مقياس الرسم ١ : مليون


البحر
المتوسط
الإسكندرية
المحمودية
ترعة المحمودية
فرع رشيد
القضابة
القناطر الخيرية
القاهرة
الخط الملاحي القاهرة / الإسكندرية
طريق الباجورية
مقياس الرسم ١ : ١ مليون

البحر المتوسط

بحيرة البرلس

الإسكندرية

بحيرة مريوط

كفر الدوار

ترعة المحمودية

دمنهور

كفر الشيخ

المحلة الكبرى

طنطا

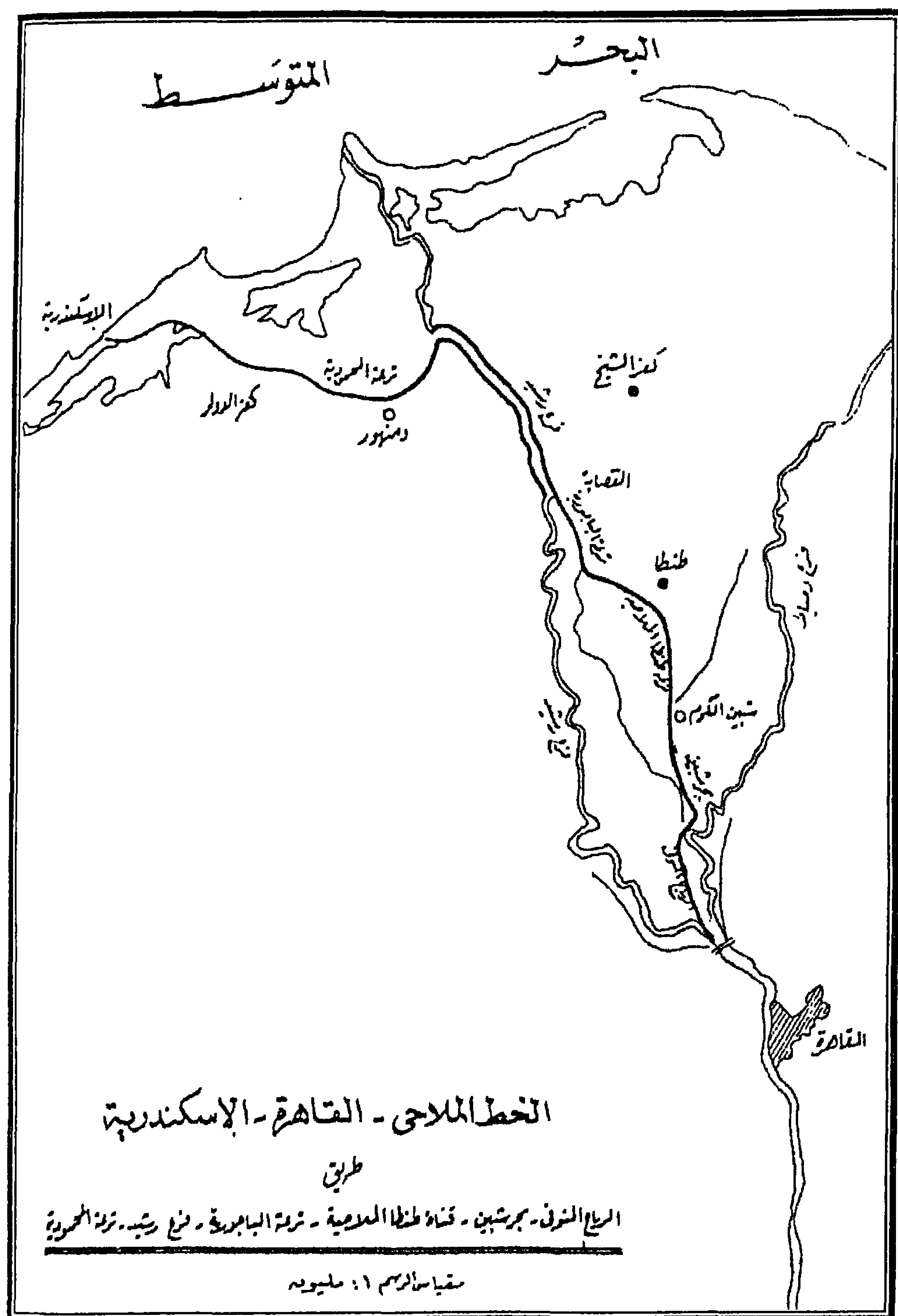
بنها

الجيزة

الخط الملاحي القاهرة - الإسكندرية

طريق الرياح البحيري، ترعة الخندق

مقياس الرسم 1 : مليون



البحر المتوسط
الإسكندرية
ترعة المحمودية
دمنهور
كفر الدوار
كفر الشيخ
طنطا
شبين الكوم
القاهرة
الخط الملاحي - القاهرة - الإسكندرية
طريق
الرياح المنوفي - بحر شبين - قناة طنطا الملاحية - ترعة الباجورية - فرع رشيد - ترعة المحمودية
مقياس الرسم ١ : مليون

ثانياً : بيان بالموانئ النهرية وتجهيزاتها واستخداماتها

الموانى النهرية وتجهيزاتها واستخداماتها

م	اسم الميناء	الموقع بالكم	حالة الملكية	عدد الأرصفة	طول الأرصفة	نوع الأرصفة	أنواع المعدات المستخدمة	طاقة التشغيل (بالطن)	الصادر	الوارد
١	الحديد والصلب	٩	هيئة النقل النهرى	٢	١٤٠	خرسانى	ونش نهرى/ سيور نقالة	٣٠٠٠	-	بسترول
٢	ابو زعبل للأسمدة	٩	مناجم أبو زعبل	١	٦٠	خرسانى	لودر - سيور نقالة	١٥٠٠٠	-	خام الفوسفات
٣	كيما	١٠,٥	شركة كيما	١	١١١	خرسانى	ونش حمولة ٢٠ طن	٢٠٠٠	اسمدة	خامات اسمدة
٤	طناش	١٠,٥	ش.النصر للفوسفات	١	٥٠	خرسانى	سير نقال	٢٠٠٠	طفلة اسوانلى	طفلة اسوانلى
٥	الجزيرة	١٢	ش النصر للفوسفات	١	١٦٠	خرسانى	كباش- الودر	٣٠٠٠	طينة	-
٦	التبين	١٣	المصرية للمحاجر	١	١٠٠	خرسانى	٢ كباش	١٠٠٠	طينة	-
٧	الصعيراب	١٥	ش.النصر للفوسفات	١	١٥٠	خرسانى	سيور نقالة	١٥٠٠	خام الفوسفات	خام الفوسفات
٨	العقبية	٢٠	ش.النصر للحراريات	١	١٠٠	خرسانى	١ مز رقب	٢٠٠٠	طينة	-
٩	العقبية	٢٢	ش. السد العالى للأعمال المدنية	١	١٥٠	خرسانى	١ كباش - ١ لودر	٣٠٠٠	طينة	-
١٠	البيسارة	٤١	قطاع عام	٣	٥٠٠	حجرى	ـــــ	١٥٠٠٠	سولاس	مهمات- قصب- مواد كيماوية -
١١	سكر إدفو	١٠٦	قطاع عام	١	٦٠٠	حجرى	ونش ثابت	٢٠٠٠	سكر خام + سولاس	مازوت حجر جيرى - سولار
١٢	السورونة	١٠٦	ش.النصر للفوسفات	١	١٤٨	خرسانى	كراكة	١٨٠	خام الفوسفات	خام الفوسفات
١٣	مصنع الفيروسليكون	١١٥	الشركة المصرية للسبائك الحديدية	١	٥٠	خرسانى	٢ ونش كباش (ح.١٠ طن)	٥٠٠	منتجات فيروسيليكون	فحم
١٤	السباعية	١٤٣	خاص	١	١٠٣	خرسانى	سيور نقالة لودر	٢٠٠٠٠	خام فوسفات مركز	-
١٥	سكر أرمنت	٢٠٣	شركة السكر	٤	٦٠	ترابى	٢ ونش ثابت	٣٠٠٠٠	سكر خام سولاس مصاصة قصب	قصب - حجر جيرى - مازوت سولار - مهمات
١٦	سكر قوص	٢٥٧	شركة السكر	١	٢٠٠	حجرى	٢ ونش- محطة شحن	٥٠٠٠٠	سكر خام - سولاس	مستلزمات انتاج
١٧	سكر دشنا	٣١٤	شركة السكر	١	١٥٤	خرسانى	٢ ونش	١٠٠٠٠	مهمات / سكر	مهمات - سكر
١٨	سكر نجع حمادى	٣٤٠	شركة السكر	٤	٧٨٦	خرسانى	٢ ونش	٥٠٠٠٠	سكر - سولاس	مازوت حجر جيرى - سولار كبريت خطع غيار - معدات
١٩	الألمنيوم النهرى	٣٤٧	مصنع الألمنيوم	٢	٢٠٧ ١٤٣	خرسانى	١ ونش كوبرى ٢ ونش كراكة	٦٠٠٠٠	منتجات الالومنيوم - قوالب بلاطات	خام الالومنيوم - فحم
٢٠	البلينا	٣٩١	خاص	٢	٢٠	حجرى	عبارة ١٥ طن	١٠٠٠٠	ركاب - عربات	ركاب - عربات
٢١	سكر جرجا	٣٩٤	شركة السكر	٢ عوامة		ترابى	٢ ونش	٥٠٠	سولاس	مازوت - حجر - معدات ومهمات

تابـــع

م	اسم الميناء	الموقع بالكم	جهة الملكية	عدد الأرصفة	طول الأرصفة	نوع الرصيف	أنواع المعدات المستخدمة	طاقة التخزين (بالطن)	الصادر	الوارد
٢٢	محطة أسيوط النهرية	٤٥٦	قطاع عام	١	١٠٠	خرساني	٢ ملقمة شفط - ونش حمولة ٥ طن	٢٥٠٠٠	--	مهمات - مواد بترولية
٢٣	ميناء البترول	٤٥٦	ش مصر للبترول	١	١٥٠	خرساني	مواسير ضخ / صهاريج / محطة شحن	مستودعات	بترول - كيروسين - سولار - مازوت	-
٢٤	أسمنت أسيوط بمستودع البترول	٥٥٦	ش أسمنت أسيوط	١	١٥٠	خرساني	٢ مسند السيارات - ٢ طوارف ٤ ملقمة	٦٠٠٠٠	-	بـــترول
٢٥	أسمنت أسيوط مستودع الأسمنت	٥٥٦	ش أسمنت أسيوط	١	١٥٠	خرساني	٢ ونش - ٦ وحدة شحنة ٤ مزراب	٦٠٠٠٠	أســمدة	بـــترول
٢٦	مصنع السماد بمنقباد	٥٥٦	الشركة المالية والصناعية	١	١٥٠	خرساني	١ ونش - ١ كباش	٥٠٠٠٠	سماد سوبر	خام فوسفات - كبريت
٢٧	ش النيل لحلج الأقطان	٧٠٢	شركة تفرشي	١	٦٠	ترابي	١ ونش	٢٠٠٠	أقطـــان	أقطـــان
٢٨	بني خالد بسمالوط	٧٠٥	شركة الحديد والصلب	١	١٢.٥	خرساني	سيور نقالة	١٠٠٠٠	حجـر جيري	-
٢٩	المحجر الجيري بالتبين	٩٢٥	شركة الحديد والصلب	١	٢٠٠	خرساني	٣ أوناش علوية ٢٦ طن - ١ ونش رصيف ١٦ طن	٧٠٠٠٠	منتجــات حديدية	حجــر جيري
٣٠	التبين النهري	٩٢٥	الهيئة العامة للنقل النهري	٤	٨٧٧	خرساني	٤ أوناش	١٧٧٥٠	-	-
٣١	مصنع الكوك بالتبين	٩٢٧	شركة النصر لصناعة الكوك	٢	٢٥٠ ١٥٠	معدني	٤ أوناش جانتري	١٢٥٠٠٠	كـوك للتصـدير	فحم حجري - كوك
٣٢	القومية للأسمنت	٩٣٠	الشركة القومية للأسمنت	١	٧٠	خرساني	ماكينة شحن أسمنت	٧٠٠٠	أسمنت سائب	أسمنت سائب ومعبأ
٣٣	تعبئة الأسمنت على النيل	٩٢٥	شركة أسمنت بورتلاند	٤ خارجي ٢ داخلي	٤×١٠ ٢×٣٠	خرساني	١ ونش - ٢ ماكينة تعبئة ٤ أحزمة نقالة	٩٠٠٠	أسـمنت معبأ	-
٣٤	وسول الحجر السلطوني	٩٣٥	شركة أسمنت بورتلاند	١	٣٠	خرساني	ونش ثابت	٧٠٠٠	-	حجــر جيري
٣٥	مصنع السكر بالحوامدية	٩٤٠	شركة السكر	٦	٥٢ : ٤	٢ ترابي خرساني	١ ونش ثابت	٩٠٠٠	سكر - مولاس - قطع غيار	سكر خام - مولاس - مازوت
٣٦	مصنع المعدات	٩٤٠	شركة السكر	١	٦٠	خرساني	سير نقال	-٣٠٠٠	معــدات	خـــامات
٣٧	المعصرة	٩١٠	مصر للألومنيوم	١	١١٠	خرساني	ونش كوبري - ونش متحرك -	٤٠٠٠	منتجات ألومنيوم	منتجات ألومنيوم محلي
٣٨	طـرة	٩٤٥	شركة أسمنت طرة	١	١٠٠	خرساني	صوامع أسمنت - سيور نقال	٥٠٠٠	أســمنت	-
٣٩	أثر النبـي	٩٥٧	هيئة النقل النهري	١	١٠٠٠	خرساني	١ ونش	٢٠٠٠٠٠	-	بــودرة - حجــر
٤٠	صوامع امبابة	٩٦٠	شركة الصوامع	١	٩٠	خرساني	٢ شفاط	١٠٠٠٠	قمــح	-
٤١	فكبريت	٩٨٦	أبو زعبل للأسمدة	١	٩٠٠	ترابي	كباش	٤٠٠٠٠	كـــبريت	-
٤١	الفوسفات (الترعة الإسماعيلية)	٢٣	أبو زعبل للأسمدة	١	١١٥	خرساني	بريمة شفط - سيور نقالة	٦٠٠٠٠	-	فوسفـــات
٤٣	الهويسة (ترعة النوبارية)	١٠٢	هيئة النقل النهري	١	٢٠٠	خرساني	١ ونش	٨٠٠٠٠	كـــبريت	كـــبريت
٤٤	المتراس (ترعة النوبارية)	١١٨	شركة الحديد والصلب	٢	١٢	خرساني	ونش كوبري - أوناش متحركة على عجل	٥٠٠٠	منتجات ألومنيوم	مستلزمات إنتاج - معدات

ثالثًا : نماذج الدخول وشحن السفن من ميناء الإسكندرية

بسم الله الرحمن الرحيم



للتجارية ت ٤٤٠٨٠٩٥ - إدارة ٤٨٧٢٥٩٦

السيد الربان / مدير إدارة المسطح المائى

تحية طيبة وبعد ،

برجاء التكرم بالموافقة على دخول الوحدة التابعة لنا والتى تحمل رخصة ملاحة نهرية إلى داخل الميناء علماً بأن بياناتها كالآتى :

رقم الوحدة : ____________ اسم الوحدة : ____________

سبب الدخول : ____________ الحمولة الكلية : ____________

الرصيف المصرح بالدخول عليه : ____________

ونتعهد بالآتى :

١- مغادرة الميناء فى مدة أقصاه سبعة أيام من تاريخ الدخول .

٢- عدم تأجير الوحدة للعمل داخل الميناء .

٣- عدم تلويث المسطح المائى بأى نوع من أنواع التلوث .

وتفضلوا بقبول فائق الاحترام ،

مدير عام الجمعية

تصديق مراقبة المسطح المائى

ربان /

مدير إدارة المسطح المائى

تـــابع :



بسم الله الرحمن الرحيم

الزبارية ت ٤٤٠٨٠٩٥ - إدارى ١٨٧٢٥٩٦

عبر الهويس

السيد / مدير إدارة المسطح المائى

تحية طيبة وبعد ،

نرجو الموافقة على خروج العائمة الخاصة بنا من الميناء إلى الزبارية علماً بأن بياناتها كالآتى :

اسم العائمة : ______ الرقم : ______ المالك : ______

نوع العائمة : وحدة آلية   نوع الترخيص : ملاحة داخلية

رقم القرار (١٠٧) ١٦٦٠   رقم ترخيص مزاولة المهنة : ٣٩٩ لسنة ١٩٨٢ م .

سبب الخروج من الميناء : ______ تاريخ الدخول : ______

وتفضلوا بقبول فائق الاحترام ،

مدير عام الجمعية

الحمولة مدونة بالكشف طرفكم

يحول الطلب إلى إدارة الإيرادات بهيئة الميناء لسداد الرسوم المستحقة للهيئة .

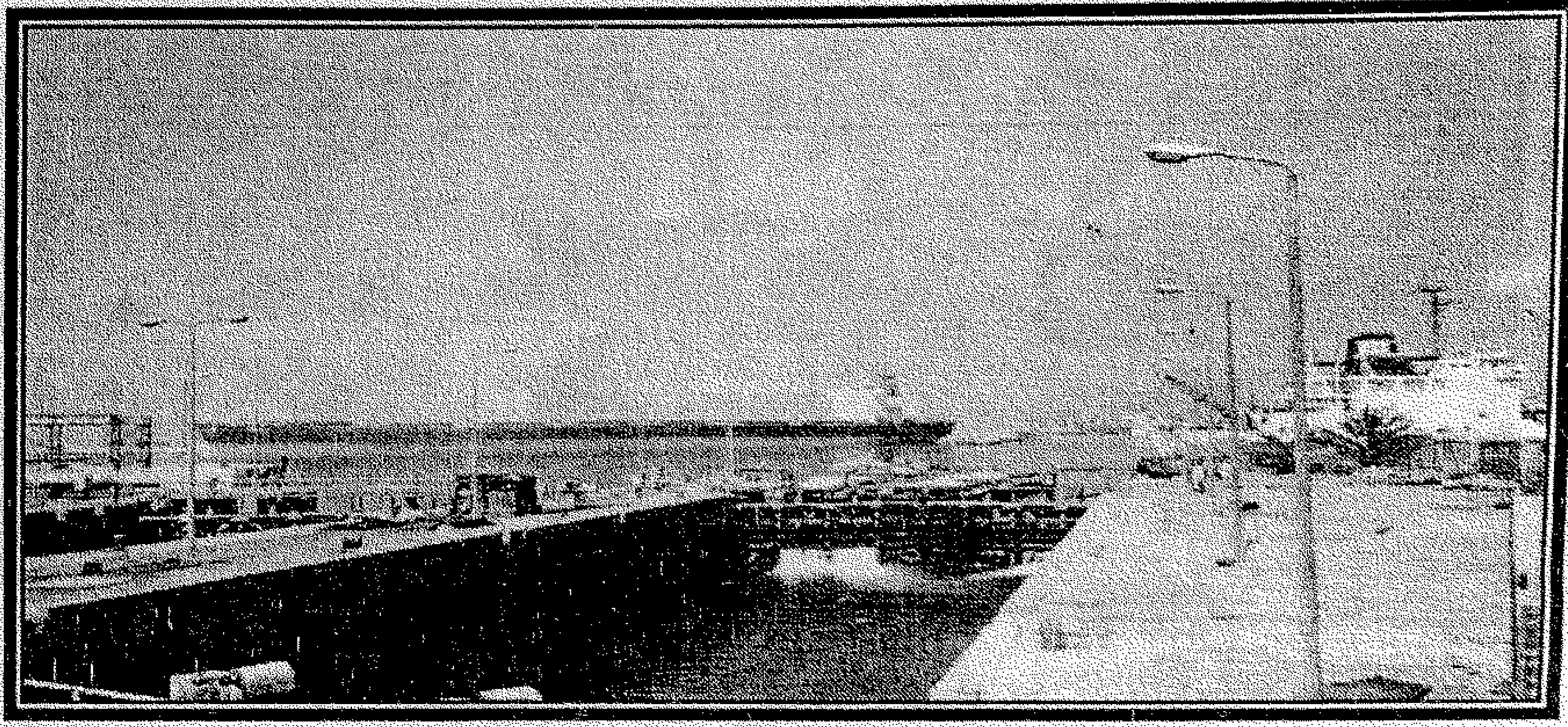
إعتماد إدارة الإيرادات :

ريـان /

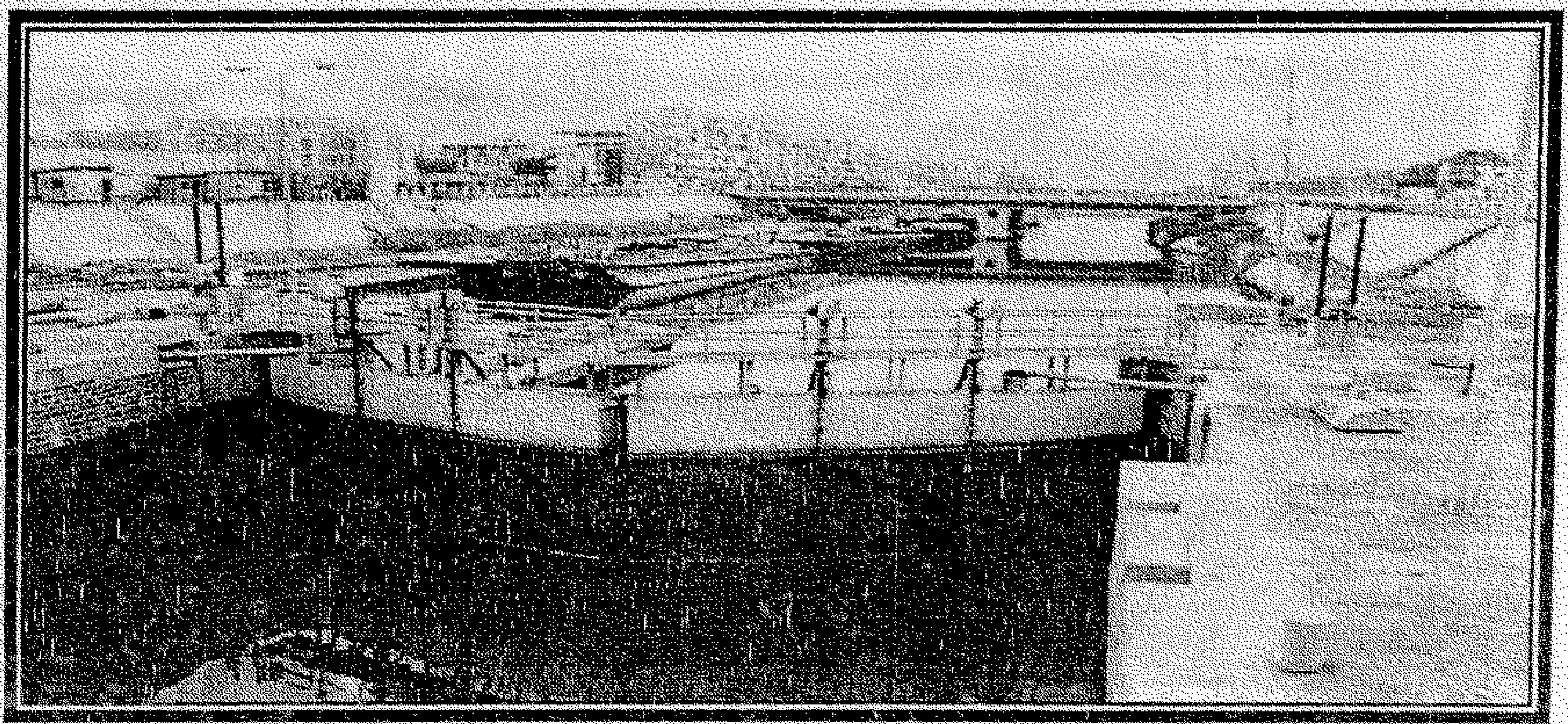
مدير إدارة المسطح المائى

رابعًا : صور البحث :

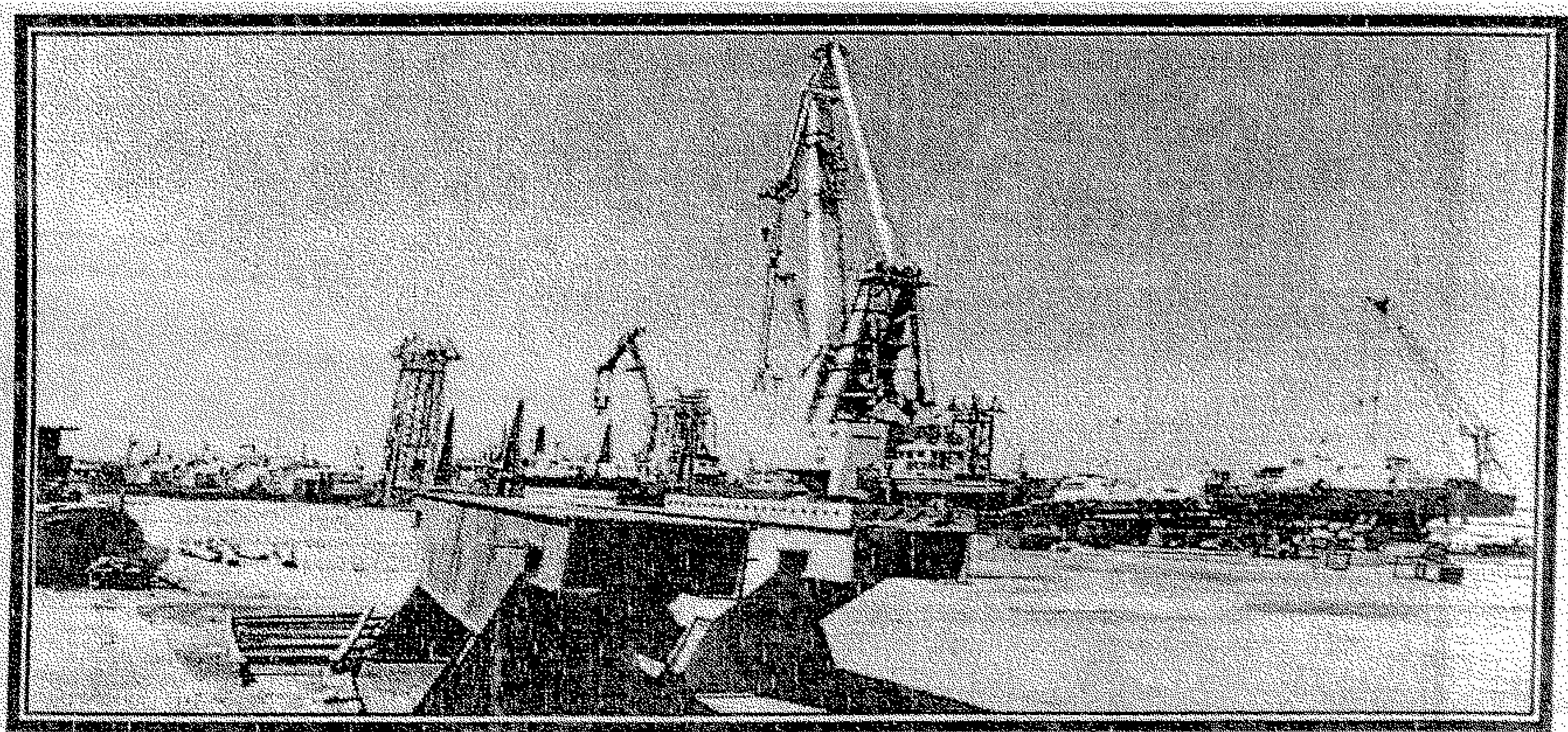
أ – نقل البضائع



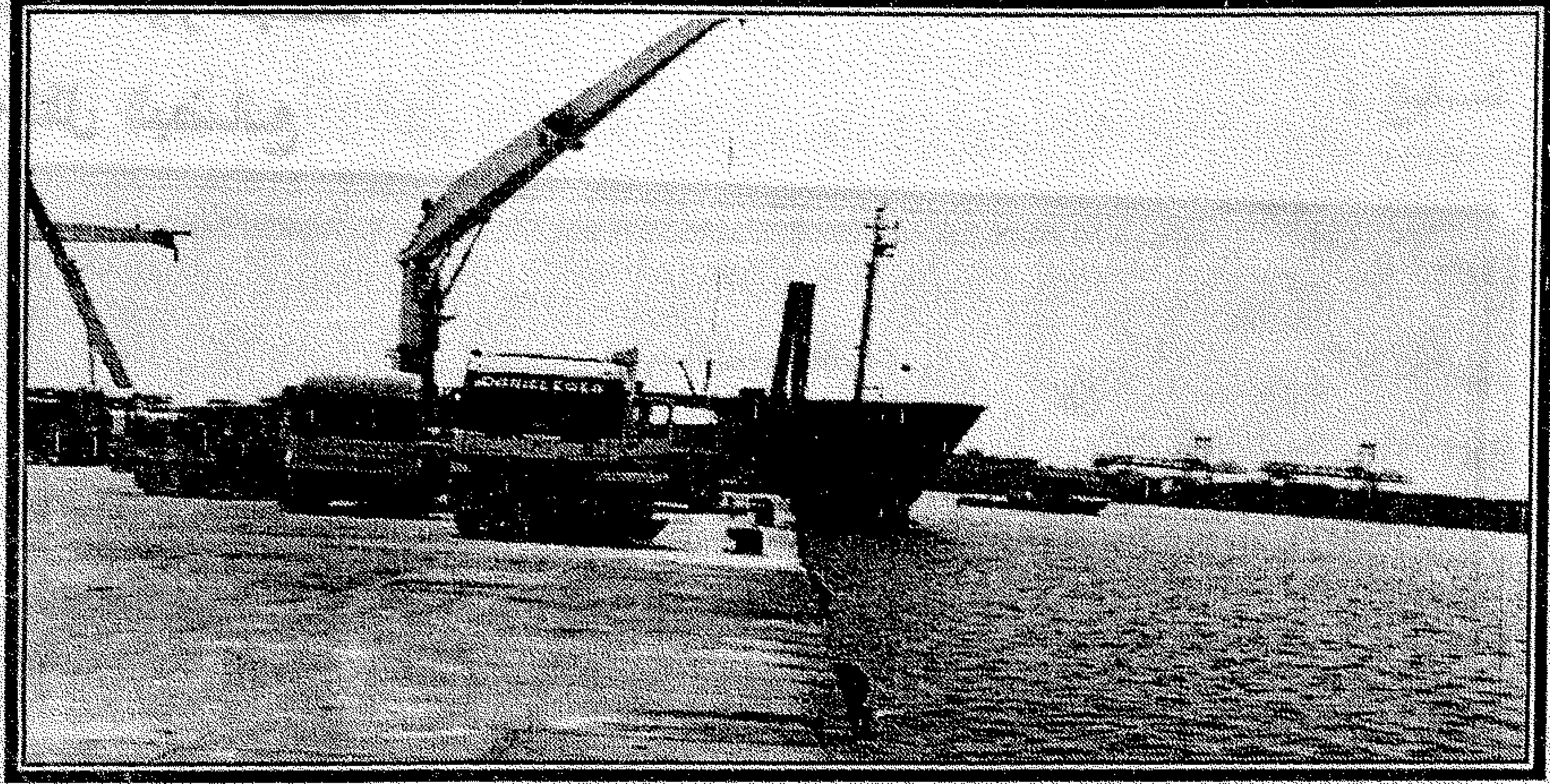
(1) اتصال ترعة النوبارية بالبحر المتوسط من خلال هويس ميناء الإسكندرية



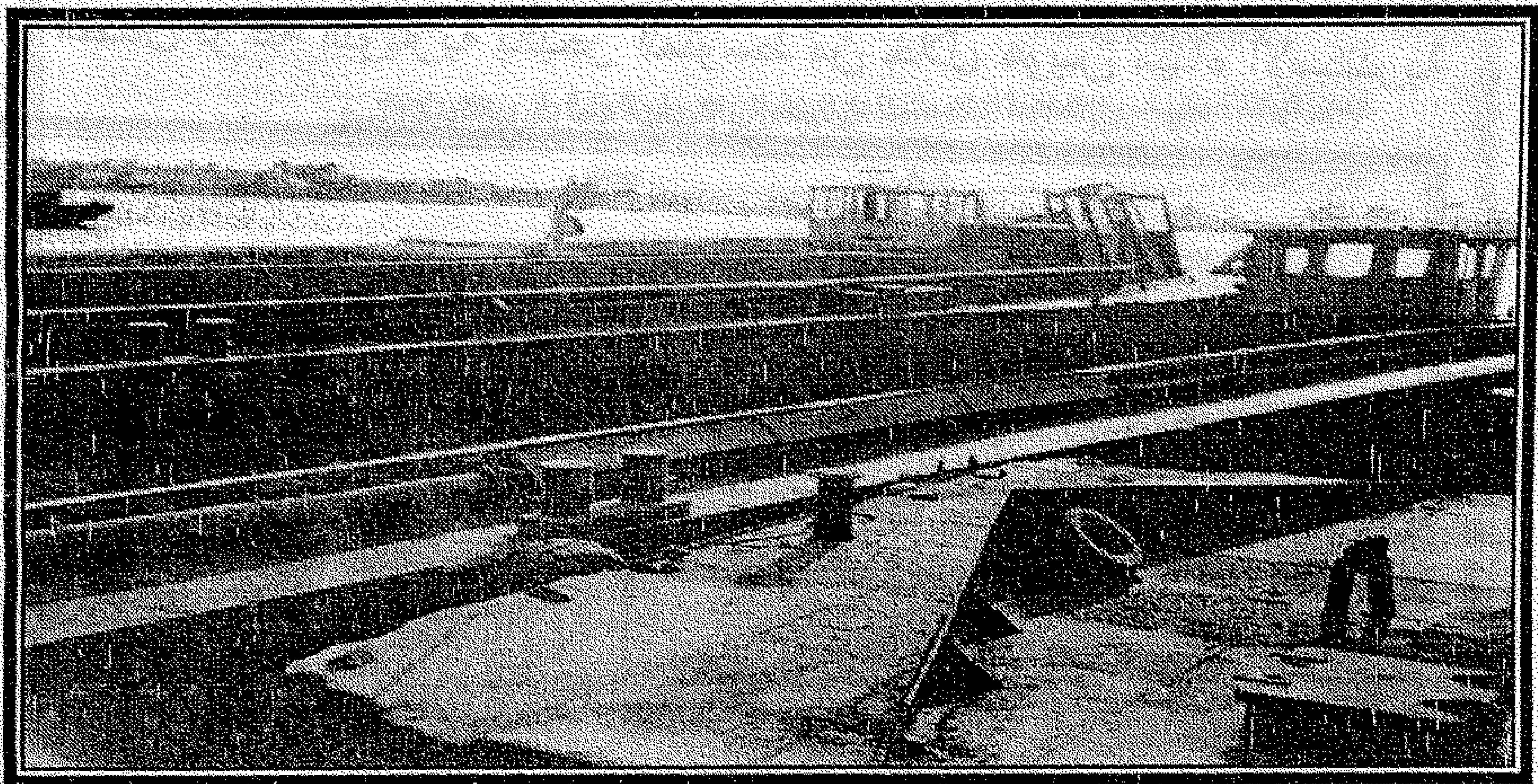
(2) هويس ترعة النوبارية



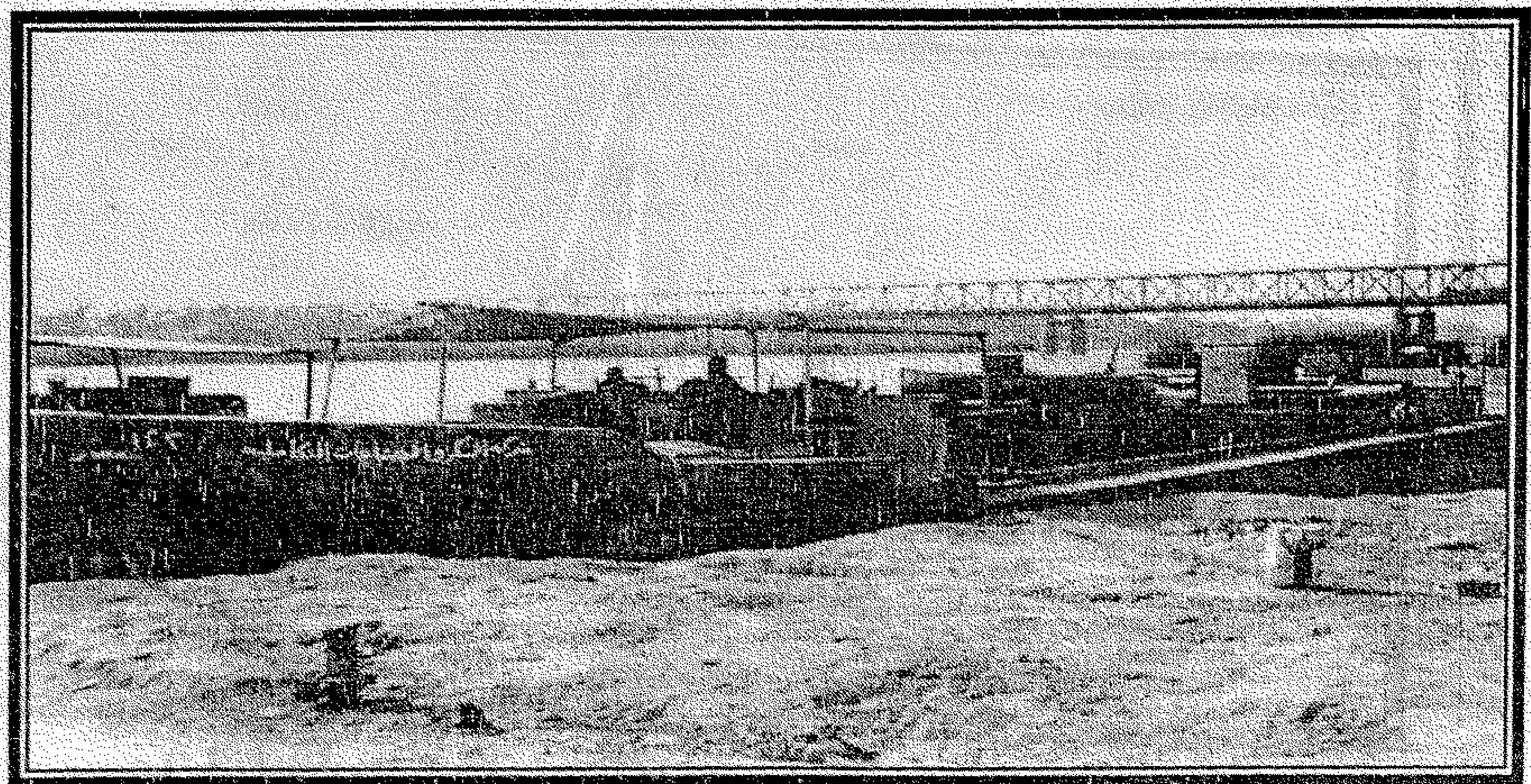
(3) الأوناش الكبيرة داخل الميناء لتفريغ البضائع



(4) رصيف الشحن والتفريغ



(5) أسطول نقل البضائع – شركة النقل النهري



(6) أسطول نقل البضائع – شركة السكر والصناعات التكاملية



(7) أحد عمال نقل البضائع بصالة المعيشة بالأسطول

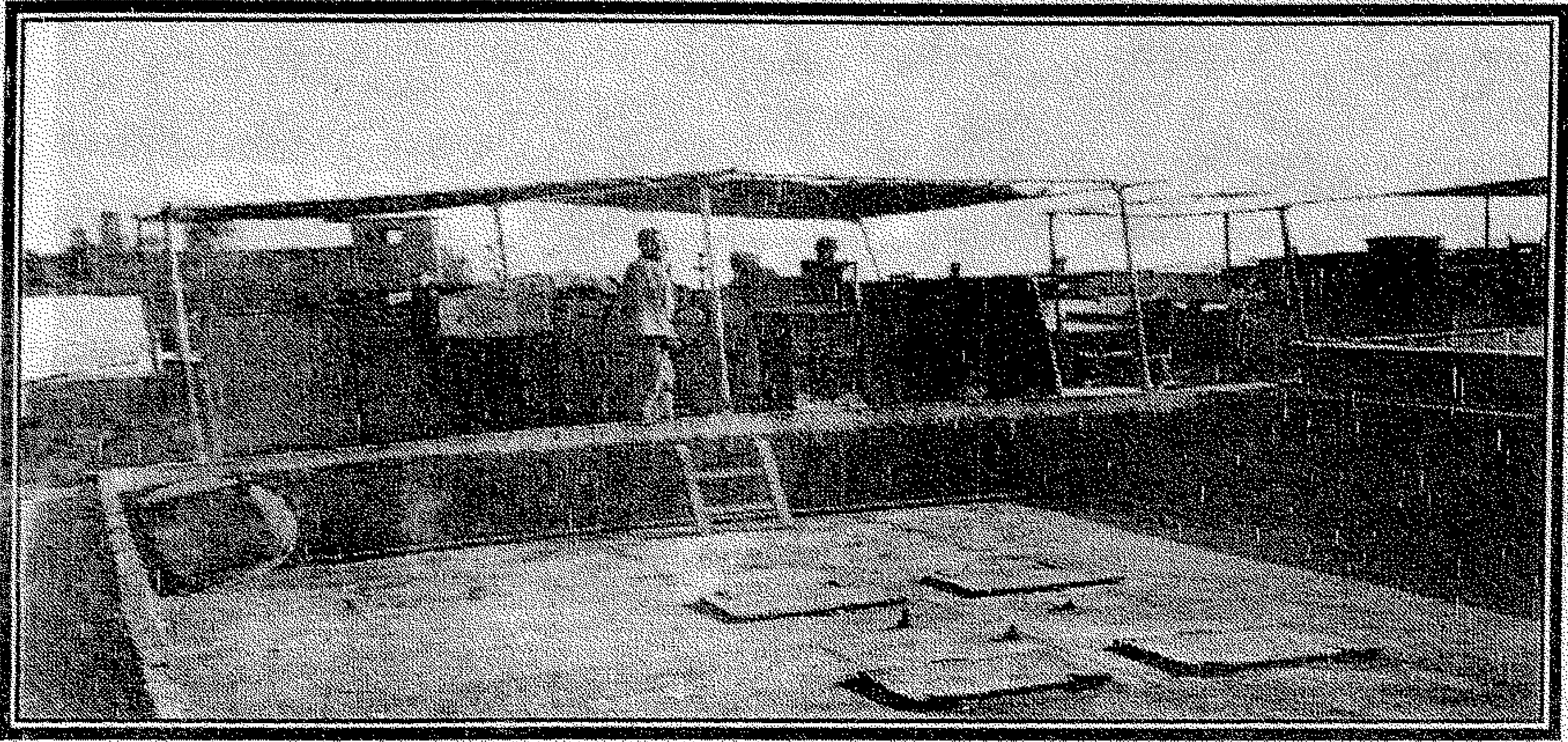


(8) بعض أفراد طاقم الأسطول خلال تناول الغذاء

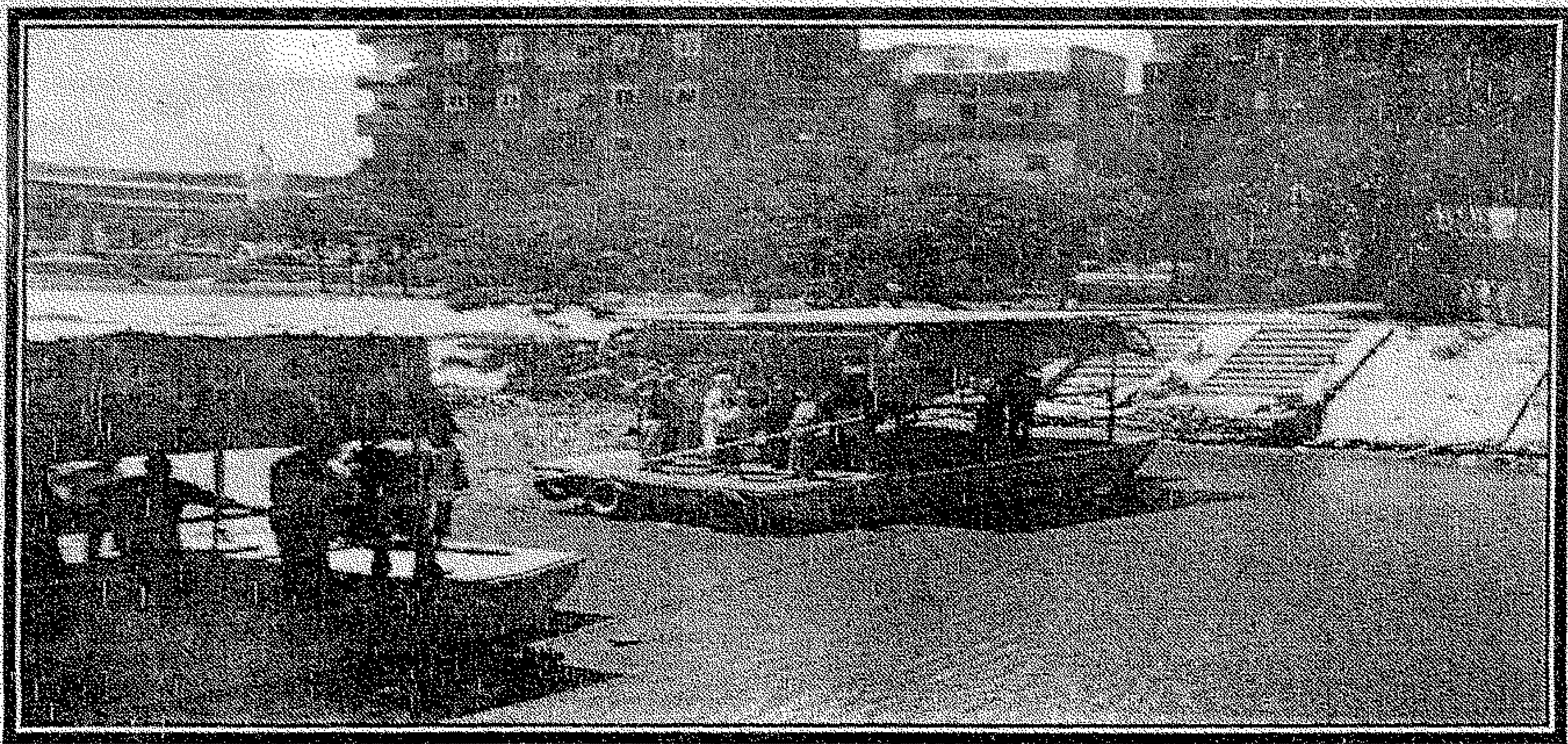


(9) طاقم الأسطول علي سطح المركب بعد تناول الغذاء

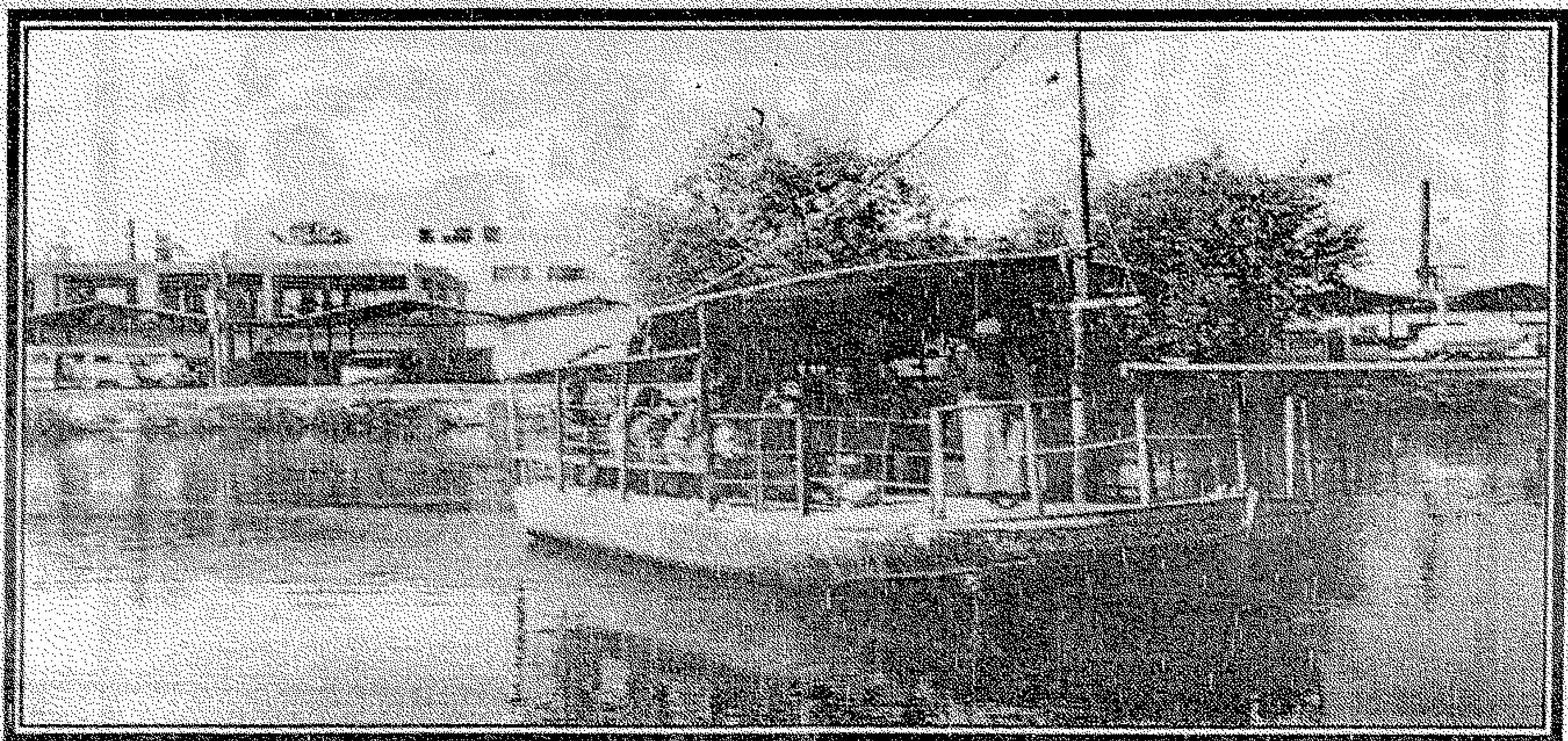
ب – نقل الركاب



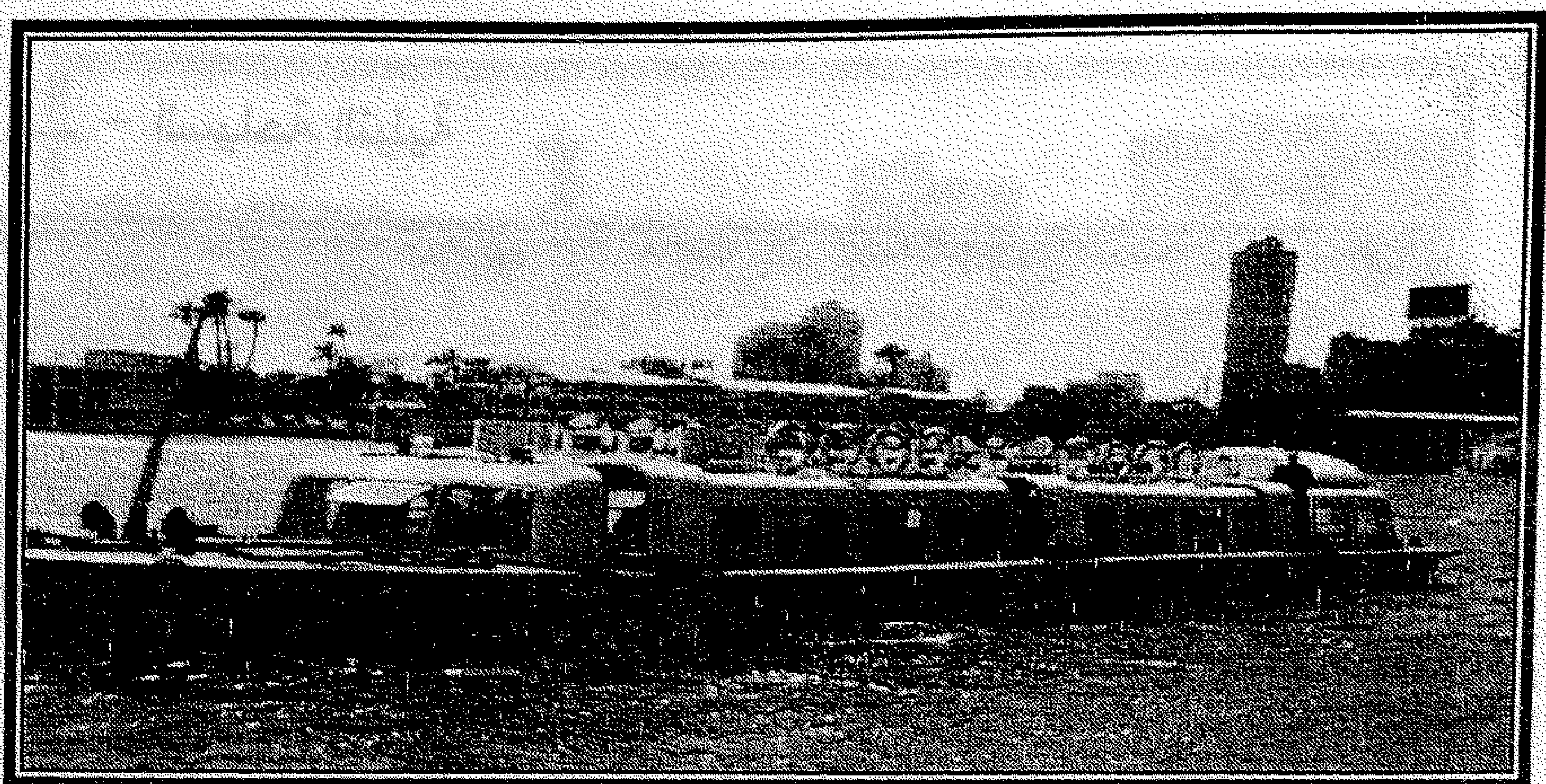
(10) ريس الأسطول خلال عملية القيادة



(11) معدية نقل الركاب بترعة المحمودية – أبو سليمان – الإسكندرية



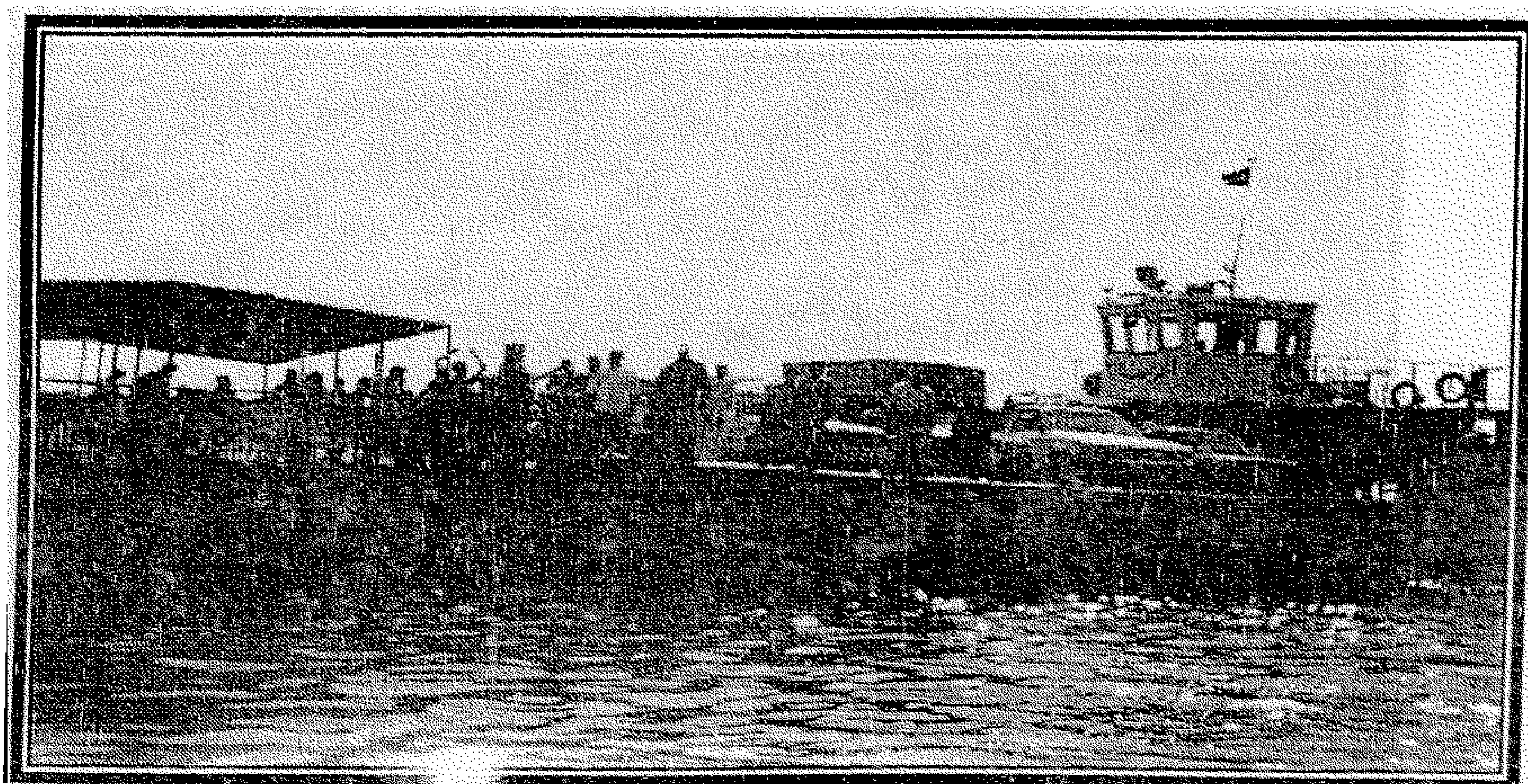
(12) معدية نقل الركاب – أبو حمص – البحيرة



(13) الأتوبيس النهري – التحرير القاهرة

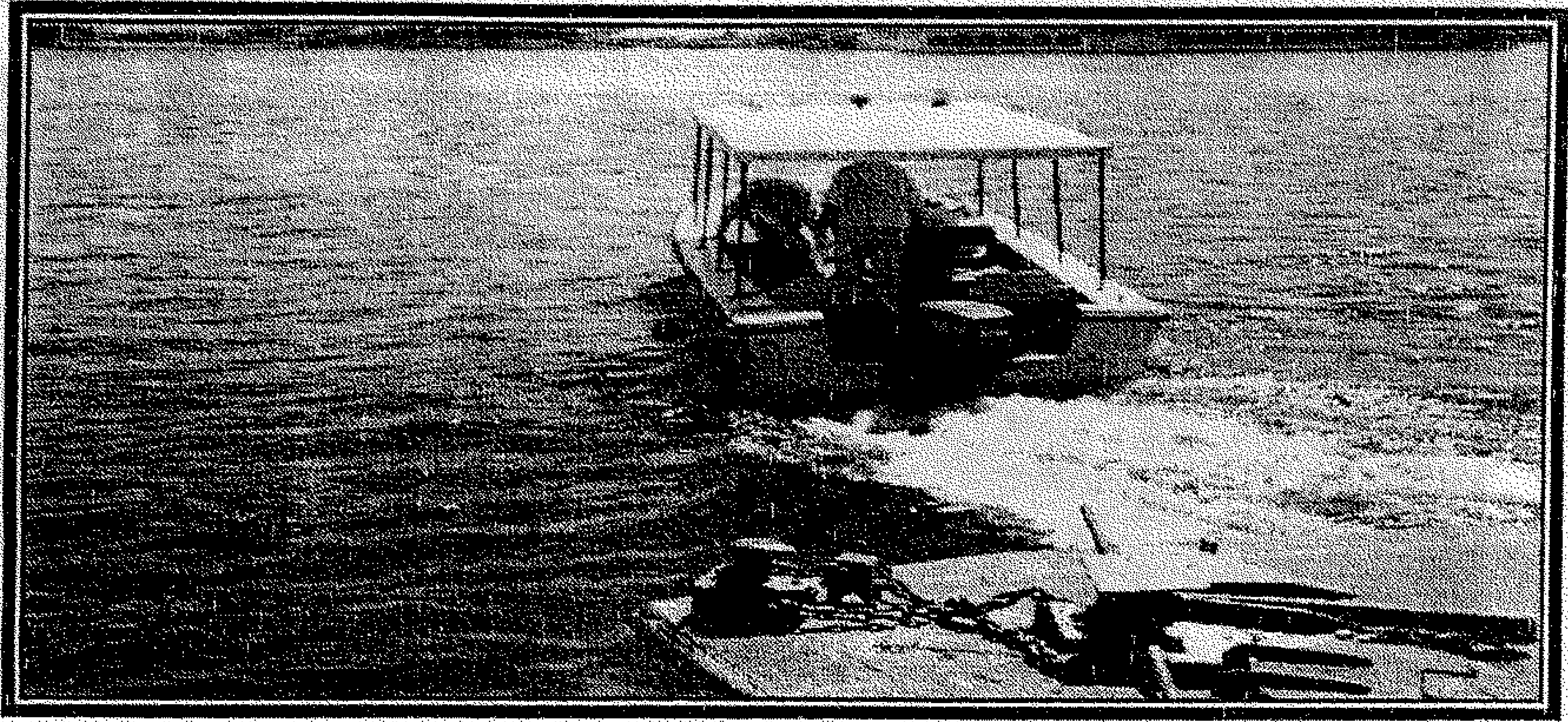


(14) مكان جلوس الركاب بالأتوبيس النهري



(15) عبّارة نقل الركاب والسيارات – المعصرة – القاهرة

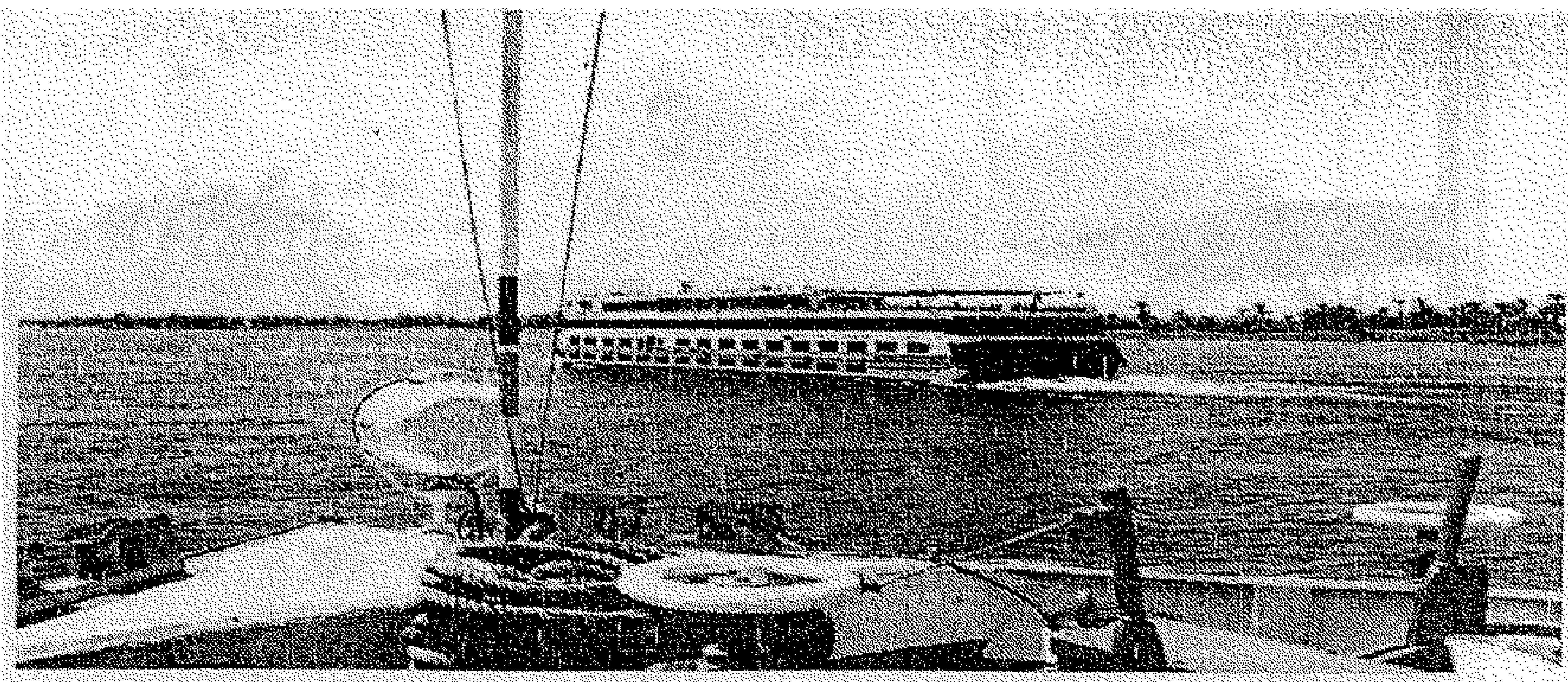
جـ - السياحة النيلية



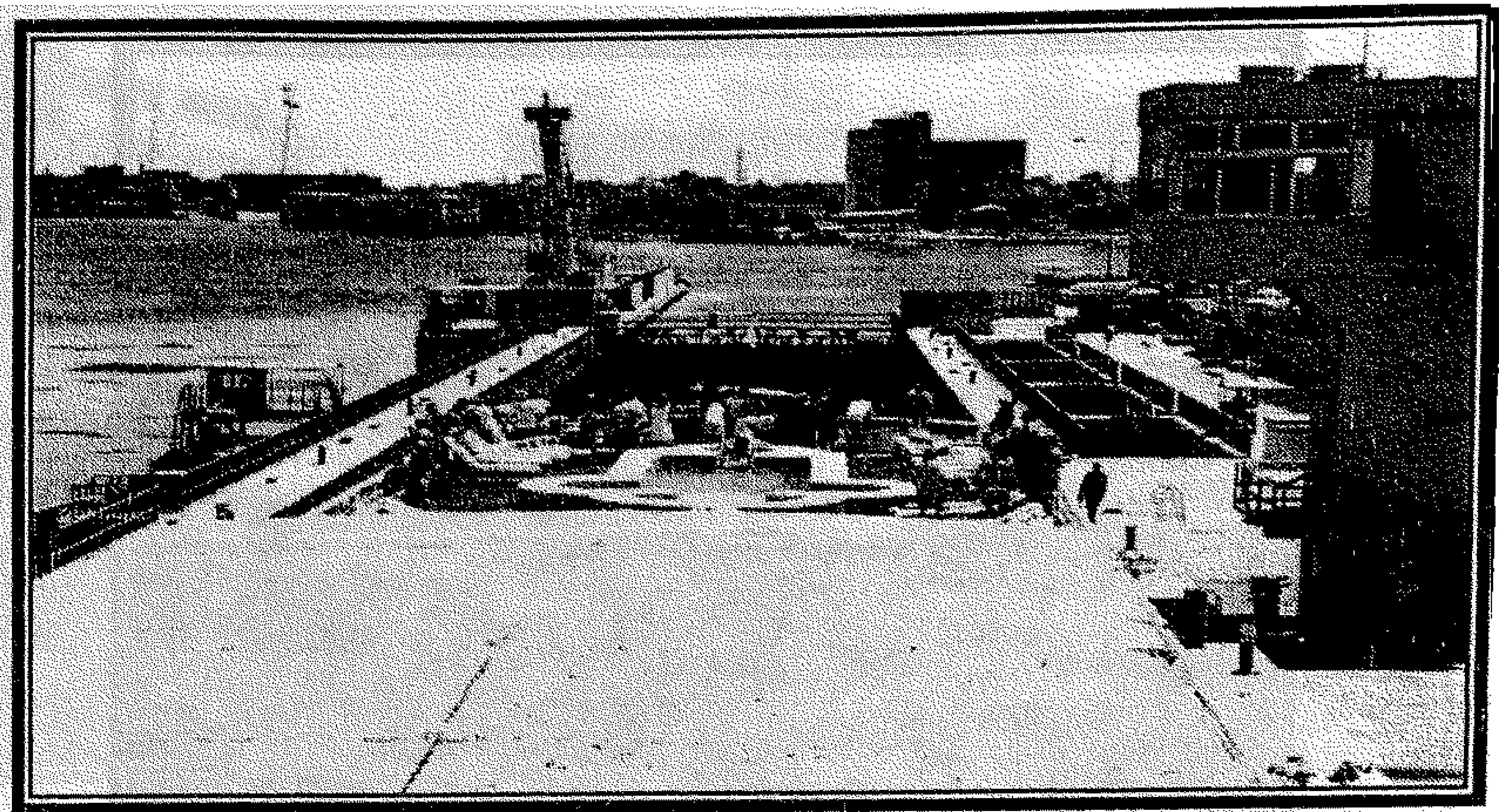
(16) قارب شرطة المسطحات المائية – مسبيرو – القاهرة



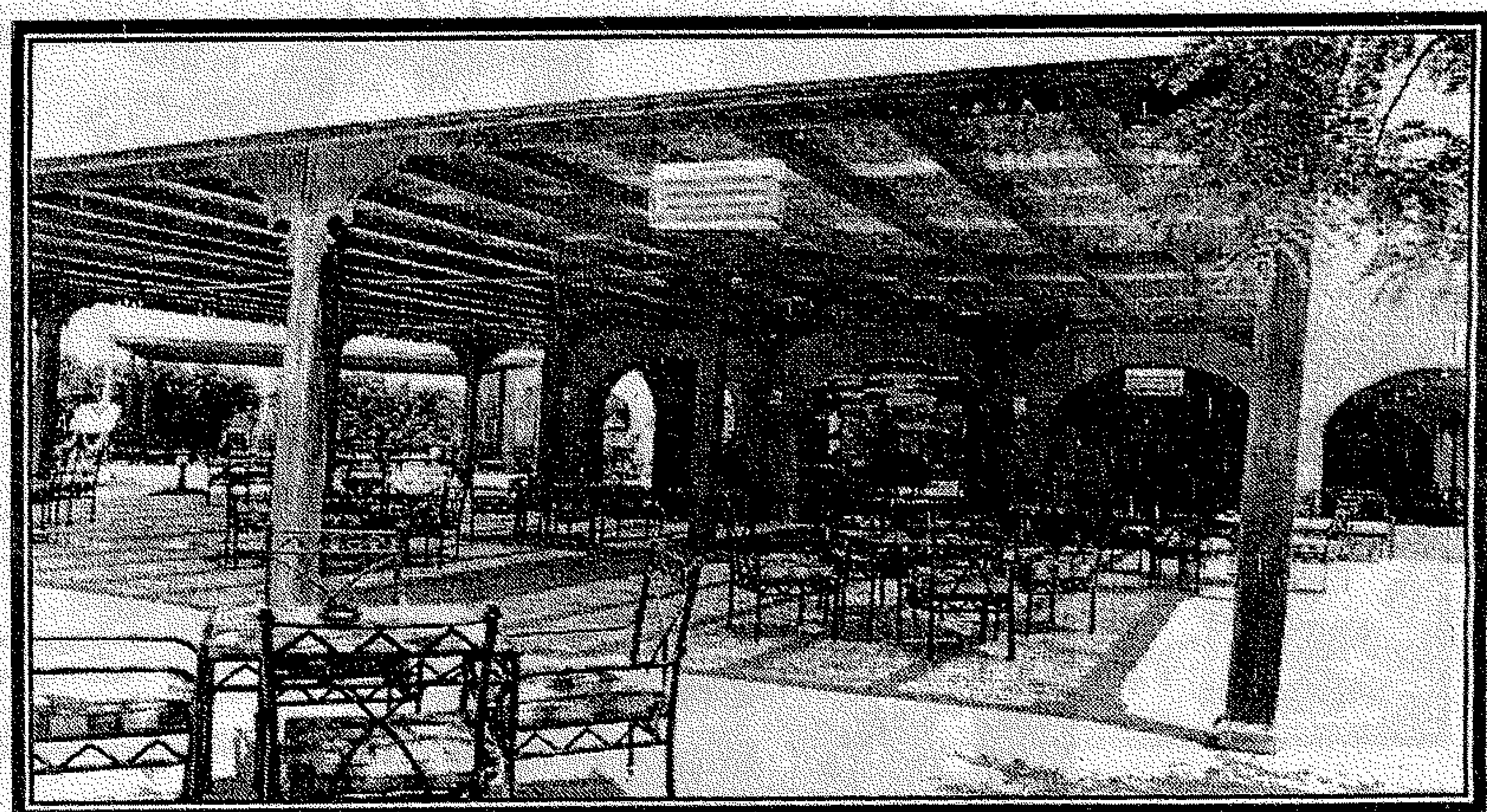
(17) بعض الوحدات السياحية الخاصة لنقل الركاب – التحرير – القاهرة



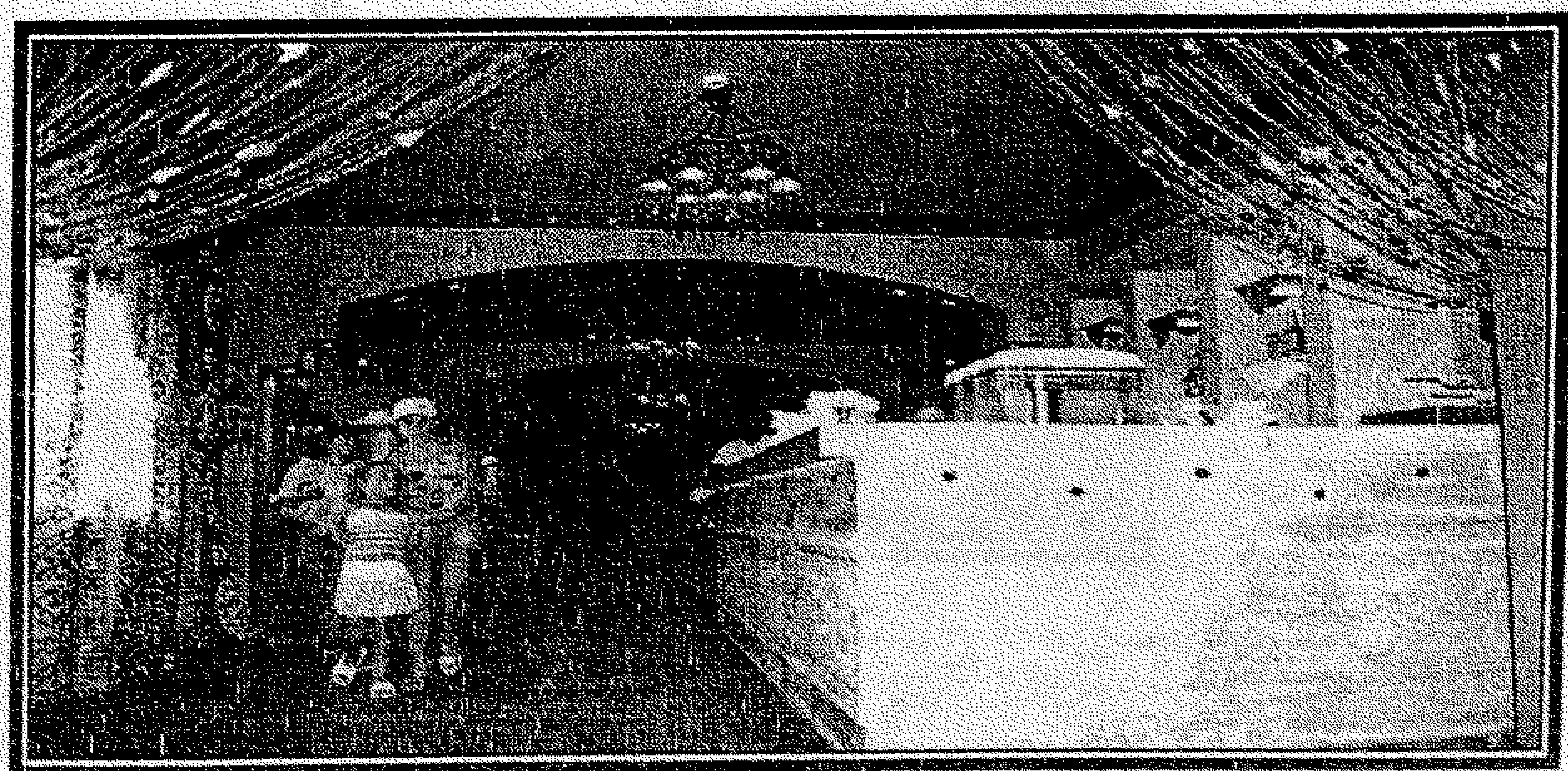
(18) المجري الملاحي بالنيل بين القصر وأسوان



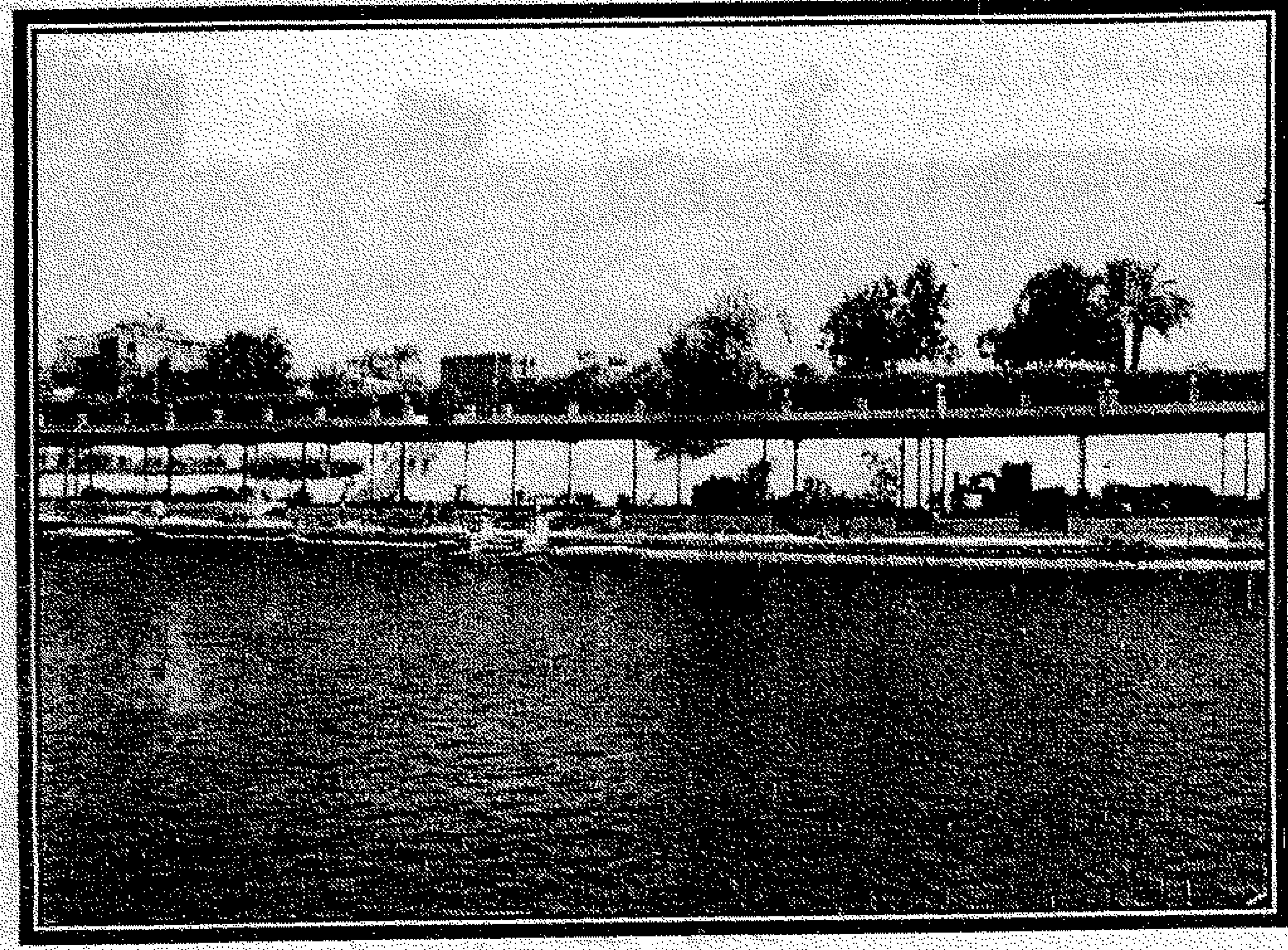
(19) عبور هويس أسنا



(20) " فراندة " أحد المطاعم الثابتة بمرسي بلوسكاي – الأقصر



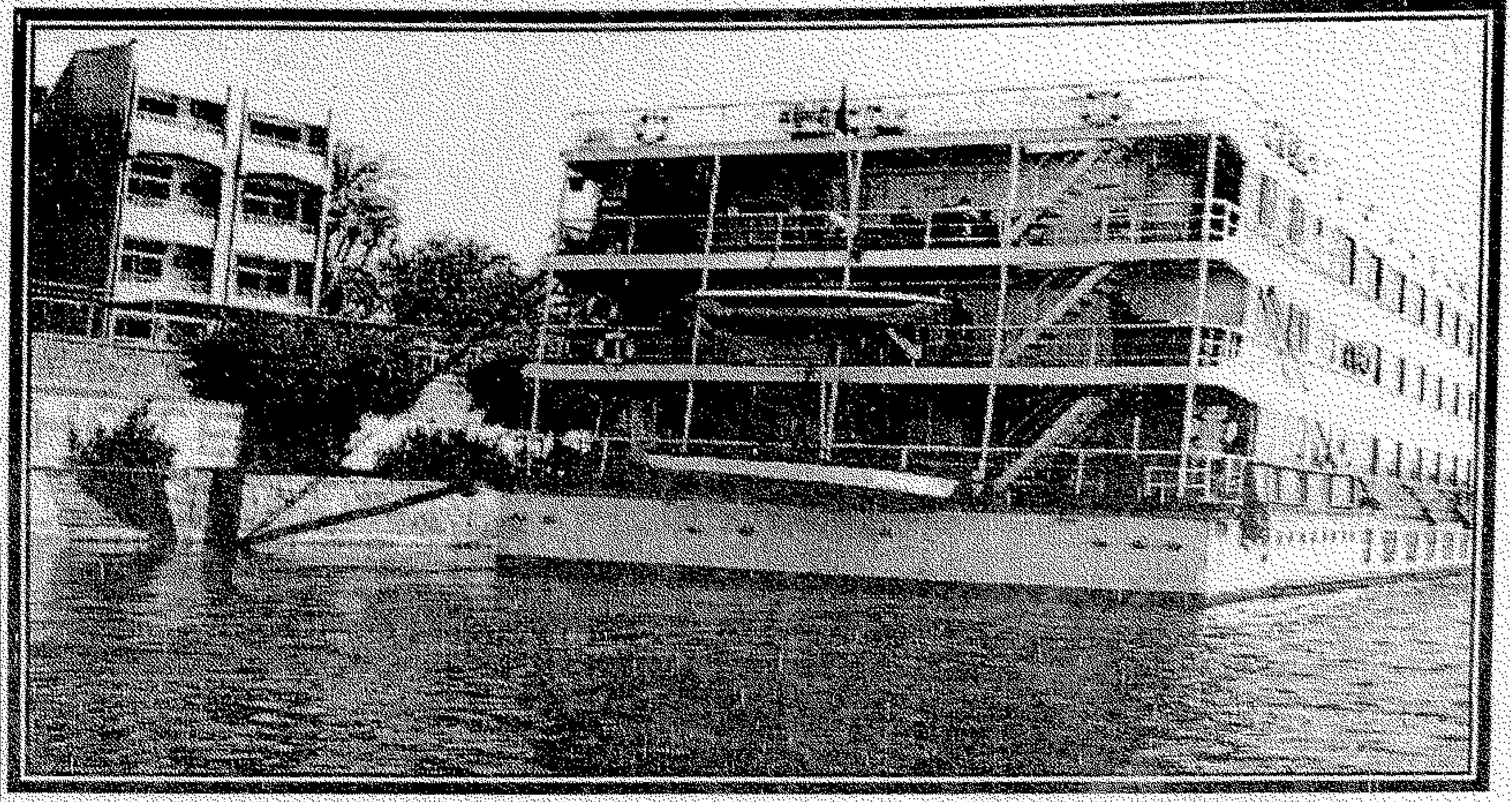
(21) مدخل مطعم مطاعم بلوسكاي – الأقصر – ويظهر به بعض السياح



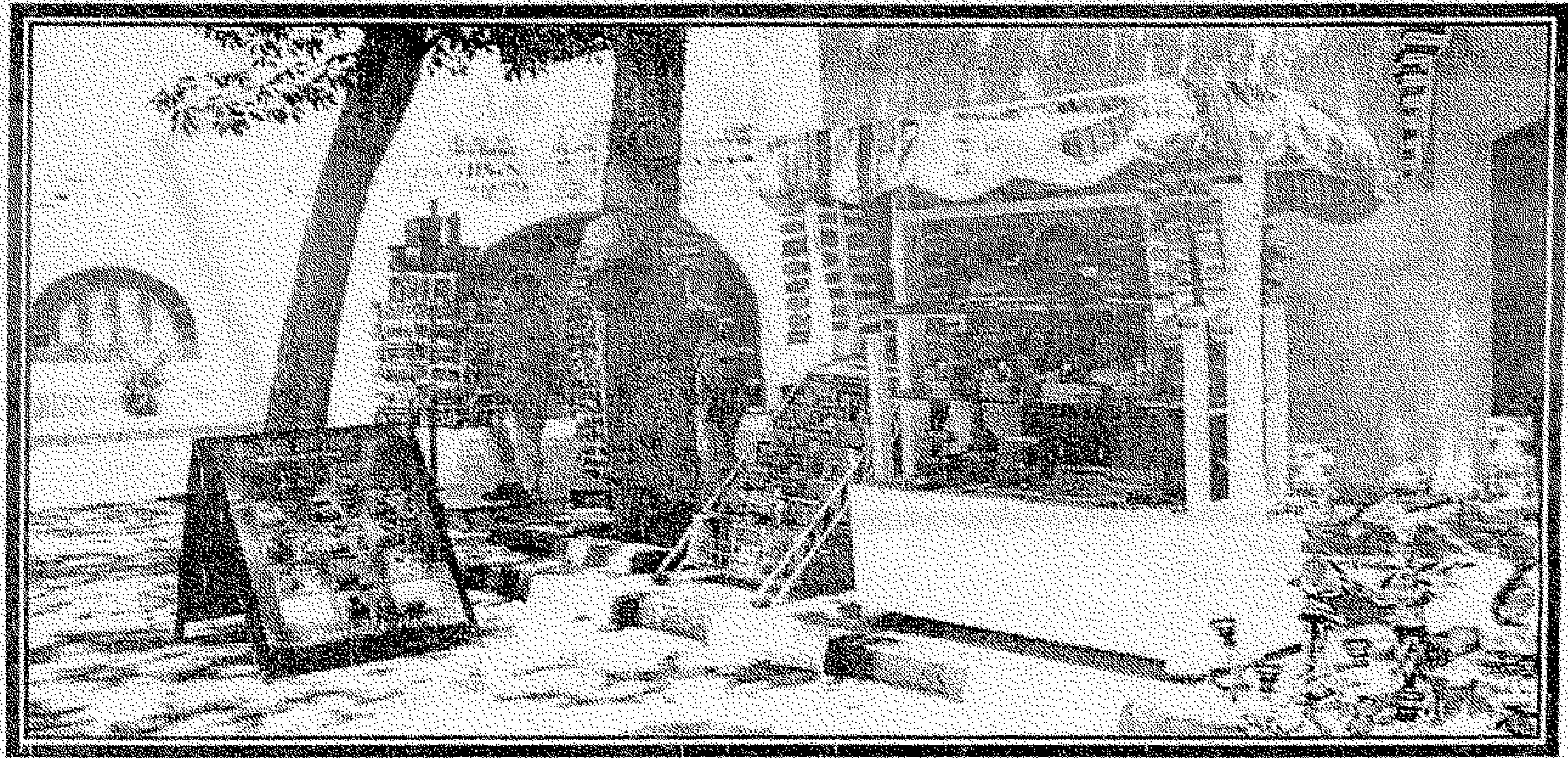
(22) مرسي بيراميدز - الأقصر



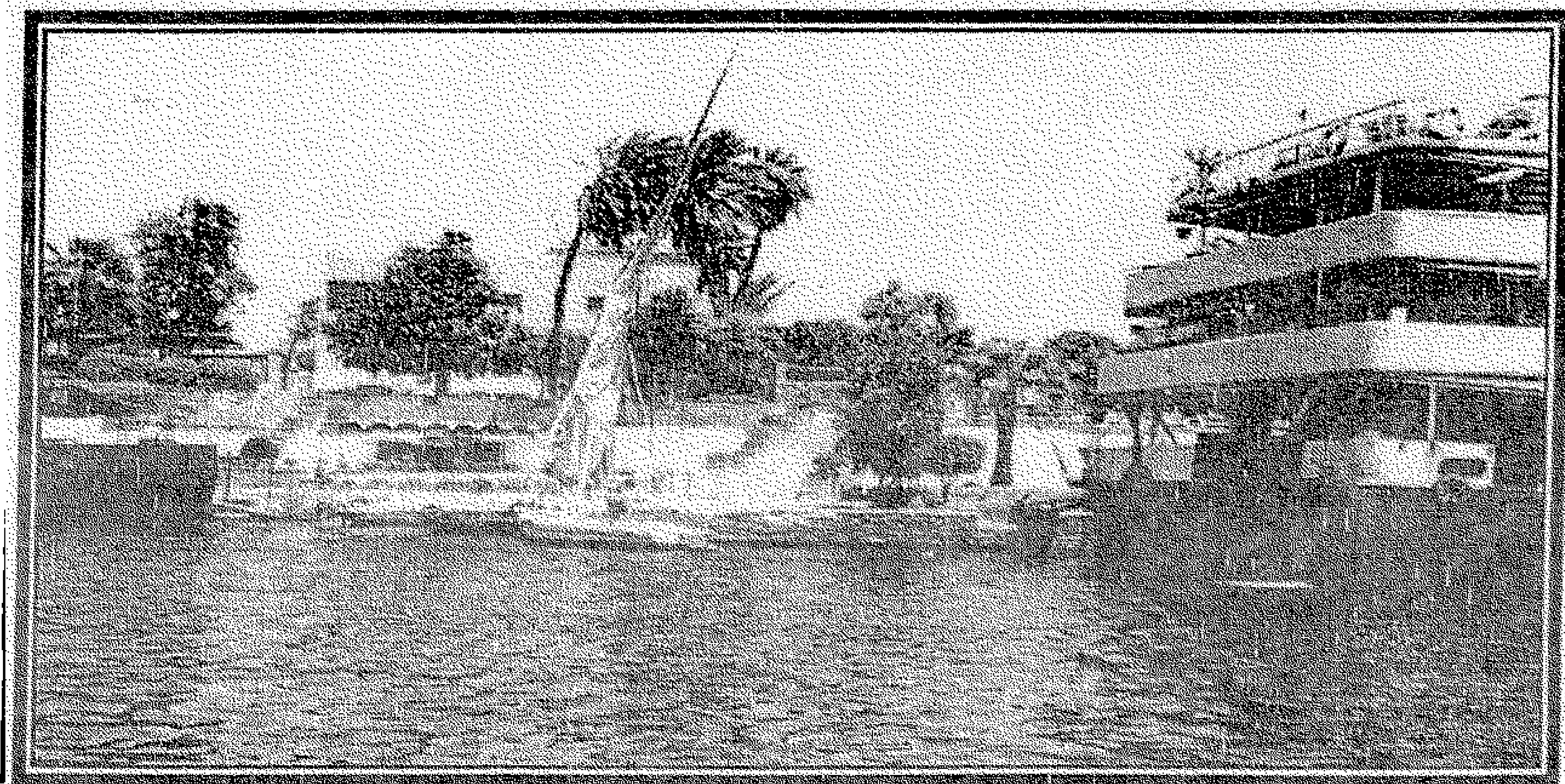
(23) أحدي الفلاحات تعد الخبز للسياح – مرسي بلوسكاي



(24) أحدي سفن الكروز – مرسي ممنون – الأقصر



(25) بازار سياحي – مرسي حبيبة – أسوان



(26) أحدي سفن الكروز ومركب شراعية – أسوان

مراجع البحث

أولاً :- المراجع باللغة العربية :

1- القرآن الكريم .

2- الأحاديث النبوية الشريفة .

3- إبراهيم شعراوي، الخرافة والأسطورة في بلاد النوبة (القاهرة، الهيئة المصرية العامة للكتاب، 1984).

4- أبو اليسر فرج، النيل في المصادر الإغريقية، ط 1 (عين للدراسات والبحوث الإنسانية والاجتماعية، 1995).

5- أحمد أبو زيد وآخرون، المجتمعات الصحراوية في مصر- البحث الأول، شمال سيناء (القاهرة، المركز القومي للبحوث الاجتماعية والجنائية، 1991).

6- الجهاز المركزي للتعبئة العامة والإحصاء، النشرة السنوية لمنقولات الوحدات الآلية في قطاع النقل النهري، قطاع الأعمال العام، من 1999- 2004 م.

7- المجلة الاجتماعية القومية، المجلد السابع والعشرون، العدد الأول، يناير 1990.

8- إميل لودفيج، النيل حياة نهر، ترجمة عادل زعيتر (القاهرة الهيئة المصرية للكتاب، 2000).

9- أنطون زكرى، النيل في عهد الفراعنة والعرب، ط 1 (القاهرة، مطبعة المعارف، 1926).

10- إيفانز بريتشارد، الأنثروبولوجيا الاجتماعية، ترجمة أحمد أبو زيد (الإسكندرية، الهيئة المصرية العامة للكتاب، ط 3، 1971).

11- بيتر روجرز وزميله، المياه في العالم العربي، ترجمة شوقي جلال، ط 2 (أبو ظبي، مركز الإمارات للدراسات والبحوث الاستراتيجية، 1997).

12- ت. ج. جيميز، الحياة أيام الفراعنة، ترجمة أحمد زهير أمين (القاهرة، الهيئة المصرية العامة للكتاب، 2000).

13- تشارلز هويمير، الطيور المصرية، ترجمة سامية مـــراد (القـــاهرة، مركز كتب الشرق الأوسط، سلسلة الألف كتاب، 1967).
14- جامعة القاهرة، معهد البحوث والدراسات الأفريقية- المؤتمر الدولي حول مشكلة المياه في أفريقيا، 1998.
15- جامعة المنصورة، مجلة كلية الآداب، العـــدد التاســـع والعـــشرون، أغسطس، 2001.
16- جريدة الأهرام، السنة 130، العدد 43484، في 2005/12/26م.
17- رمزي سلامة، مشكلة المياه في الوطن العربي- احتمالات الصراع والتسوية (الإسكندرية، منشأة المعارف، 2001).
18- سرور أسعد منصور، الصحة والمجتمع (ليبيا، الدار العربية للكتاب، 1976).
19- سليمان مظهر، مصر- النيل- الناس- الآثـــار (القـــاهرة، كتـــاب التعاون، 1995).
20- صلاح الدين عامر وآخـــرون، قـــانون الأنهـــار الدوليـــة الجديـــدة والمصالح العربية (القاهرة، معهد البحـــوث والدراســـات العربيـــة، 2001).
21- عادل عبد الجليل بطرجي، المياه حرب المستقبل، ط 1 (جدة، العلم للطباعة والنشر، 1992).
22- عبد العظيم أبو الوفا وآخرون، نهر النيل في الماضـــي والحاضـــر والمستقبل، ط 1 (القاهرة، دار المستقبل العربي، 1985) .
23- عصام سليمان الفراعنة، الأطماع الصهيونية في مياه حوض النيـــل (جامعة أفريقيا، مركز البحوث والدراسات الأفريقية، 1998).
24- غسان دمشقية، أزمة المياه والصراع في المنطقة العربية (دمـــشق، الأهالي للطباعة والنشر والتوزيع، 1994).

25- محمد رشاد عبد الوهـــاب وزميلـــه، قـــوانين التعـــاون الإنتـــاجي والاستهلاكي، ط 9 (القاهرة، وزارة الصناعة والتنمية التكنولوجية، الهيئة العامة لشئون المطابع الأميرية، 2001).
26- محمد علي محمد، علم الاجتماع والمنهج العلمي (الإســـكندرية، دار المعرفة الجامعية، 1983).
27- محمد محمود علي أبو زيد، النيل ومصر- دراسة لآثر النيـــل فـــي الحياة الاقتصادية والاجتماعية في مصر من الفتح الإســـلامي حتـــى منتصف القرن الرابع الهجري (القاهرة، دار الهداية للطبع والنـــشر والتوزيع، 1987).
28- محمد يوسف طه وزميله، الملاحة الساحلية (الإســـكندرية، منـــشأه المعارف، 1987).
29- مركز الأهرام للتنظيم والميكروفيلم، الملف الوثائقي لصراع الميـــاه في المنطقة، الجزء الأول، 1987.
30- محمود سمير أحمد، معارك المياه المقبلـــة فـــي الـــشرق الأوســـط (القاهرة، دار المستقبل العربي، 1991).
31- نبيل فارس، حرب المياه في الصراع العربي الإسرائيلي (غير مبين بلد النشر، دار الاعتصام، 1993).
32- يعقوب يوسف الحجى، نواخذة السفر الشراعي فـــي الكويـــت، ط 2 (الكويت، شركة الربيعان للنشر والتوزيع، 1993).

ثانياً : المراجع باللغة الأجنبية :

1- Australian Academy of Science, Water Resources- use and management (London, Cambridge University Press, 1964).
2- Bagwell, Philip S ., the transport revolution from 1770 (New York, Barnes and Noble Books, 1974).
3- Blottiere, Alain, vintage Egypt- cruising the Nile in the golden age of travel (Flammarion- 2003).

4- Collins, Robert O ., The Nile (New Haven, Yale University Press, 2002).
5- Eliade, Mircea (edts.), the Encyclopedia of Religion, vol. 12 (New York, Macmillan Publishing Company, 1987).
6- Elver, Hilal, peaceful uses of international rivers (Ardsley, NY, Transnational Publishers, Inc ., 2002) .
7- Erlich, Haggai and Gershoni, Israel, the Nile histories, cultures, myths (London, Lynne Rienner Publishers, 2000).
8- Hall, William H ., reconstruction in Turkey (New York, the American Committee Of Armenian and Syrian relief, 1918).
9- Havighurst, Walter, voices on the river- the story of the Mississippi waterways (New York, The Macmillan Company, 1964).
10- Hopkins, Nicholas S ., upper Egypt- life along the Nile (Moesgard Museum, 2003).
11- Malinowski, Bronislaw, argonauts of the western Pacific (New York, E. P. Dutton and co ., Inc ., 1953).
12- McCully, Patrick, Silenced rivers (London, ZED Books, 2001).
13- National Geographic Society, great rivers of the world (Washington, 1984).
14- Okonta, Ike and Douglas, Oronto, where vultures feast (San Francisco Sierra Club Books, 2001).
15- Pearce, Fred, the dammed- rivers, dams, and the coming world water crisis (London, the Bodley Head, 1992).
16- Peloso, Vincent C ., peasants on plantations (Durham, Duke University Press, 1999).
17- Phillips, Peter J.,redgum and paddlewheels- Australian's Inland river trade (Greenhouse, 1980).
18- Qing, Dai, the river dragon has come, translated by : Yi Ming (New York, M. E. Sharpe, 1998).
19- Rozoska, Julian, on the nature of rivers (London, Dr W Junk by Publishers the Hague, 1978) .

20- Saleth, R. Maria, water resources and economic development (Uk, Cheltenham, an Elgar reference collection, 2002) .
21- Salmon, Salmon M. A ., international watercourses (Washington, The World Bank, 1998).
22- Shapland, Greg, Rivers of discord- international water disputes in the Middle East (New York, St. Martin's Press, 1997).
23- Coffer, Arnon, rivers of fire, translated by : Murray Rosovsky and Nina Copaken (Oxford, Rowman and Littlefield Publishers, Inc., 1999)
24- The Encyclopedia Americana, vol. 5 (New York, Americana Corporation, 1958).
25- The Encyclopedia Americana, vol. 18 (New York, Americana Corporation, 1958).
26- The Encyclopedia Americana, vol. 20 (New York, Americana Corporation, 1958).
27- The Encyclopedia Americana, vol. 24 (New York, Americana Corporation, 1958).
28- The Encyclopedia Americana, vol. 27 (Danbury, Grolier incorporated, 1994).
29- The World Bank, a strategy for managing water in the Middle East and North Africa (Washington, 1994).
30- Tvedt, Terge, the River Nile and its economic, political, social and cultural role- an annotated bibliography (university of Bergen, 2000) .
31- United Nations, natural resources, vol. 1 (Washington, 1962) .
32- Vinson, Stephen Michael, the Nile Boatman at work : 1200 BCE- 400 CE (Baltimore, Maryland, 1996).
33- Walker, Andrew, the legend of the Golden Boat (Curzon Press, 1999).
34- Weingarten, Violet, the Nile- lifeline of Egypt (London, Fredrick Muller Limited, 1966).

الفهرس

الموضوع	رقم الصفحة

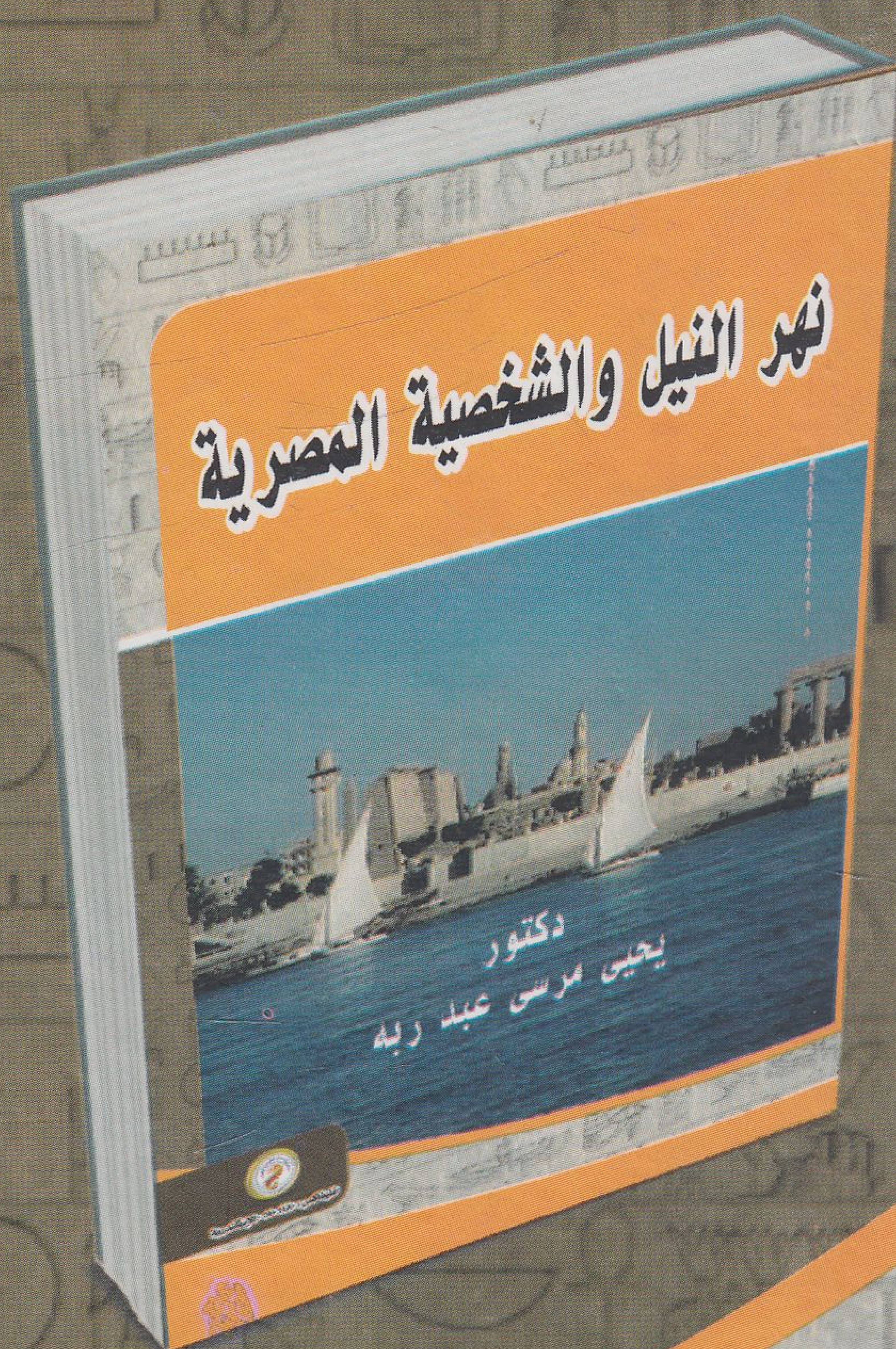


رقم الإيـداع : 2012/4514
الترقيم الدولى : 1-951-327-977-978

مـع تحـيات
دار الوفاء لدنيا الطباعة والنشر
تليفاكس: 5404480 - الإسكندرية




Bibliotheca Alexandrina
1240488



الناشر
دار الوفاء لدنيا الطباعة والنشر
٥٩ ش محمود صدقى متفرع من العيسوى
سيدى بشر - الإسكندرية - تليفاكس : ٥٤٠٤٤٨٠ / ٠٠٢٠٣